

**DELEGAÇÃO PERMANENTE DO BRASIL JUNTO À ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO
CIVIL INTERNACIONAL (OACI) EM MONTREAL**

RELATÓRIO DE GESTÃO

EMBAIXADORA MITZI GURGEL VALENTE DA COSTA

Transcrevo versão simplificada do relatório de gestão:

Como é do conhecimento de Vossas Excelências, esta Delegação lida com todos os assuntos ligados à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Ela ocupa-se, também, com temas de meio ambiente, o que inclui a Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB), com seus dois Protocolos - o Protocolo de Cartagena sobre a Movimentação Transfronteiriça de Organismos Geneticamente Modificados (PC) e o Protocolo de Nagoia de Acesso e Repartição de Benefícios (PN), e o Fundo Multilateral para a Implementação do Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio.

2. Este relatório, que cobre todo o período em que estive à frente da Delegação (outubro de 2016 até a presente data), será subdividido em três partes, para cada um dos assuntos diferentes acima indicados, para melhor facilitar sua leitura.

ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

3. A OACI foi fundada em dezembro de 1945 com o propósito de estabelecer padrões e práticas recomendadas para a aviação civil internacional (SARPs). Para esse fim, conta com o Conselho (e seus comitês), com a Comissão de Navegação Aérea e com inúmeros grupos "ad hoc", de natureza mais informal. Cada uma dessas instâncias reúne-se regularmente para desenvolver regras que garantam o crescimento seguro e ordenado da aviação civil internacional com base na igualdade de condições entre os países-membros.

4. O Conselho da OACI é formado por 36 países-membros que são eleitos a cada três anos durante a Assembleia Geral da Organização. O Brasil, por ser um dos dez maiores e mais importantes mercados mundiais do setor de aviação, bem como por ser sede da Embraer, tem sido eleito para o Conselho, ininterruptamente, desde a sua criação, em 1947. Os países que se candidatam ao Conselho distribuem-se em três diferentes grupos:

- O Grupo I, do qual o Brasil sempre fez parte, reúne os 11 países mais importantes para o transporte aéreo internacional: Alemanha, Austrália, Brasil, Canadá, China, França, EUA, Itália, Japão, Reino Unido e Rússia.
- O Grupo II é formado por 12 países que têm importância destacada para a aviação civil internacional: África do Sul, Arábia Saudita, Argentina, Colômbia, Egito, Espanha, Finlândia,

Índia, México, Nigéria, Países Baixos e Singapura (a Finlândia e os Países Baixos representam, na verdade, dois distintos grupos de rotação europeus).

- O Grupo III contém 13 países que ali se encontram para assegurar uma equilibrada distribuição geográfica: Coreia do Sul, Costa do Marfim, Costa Rica, Emirados Árabes Unidos, Grécia, Guiné Equatorial, Malásia, Paraguai, Peru, República Dominicana, Sudão, Tunísia e Zâmbia. Com exceção de Coreia do Sul, dos Emirados Árabes Unidos e da Malásia, todos os demais países fazem parte de grupos de rotação regionais.

5. O Conselho da OACI reúne-se, formalmente, 3 vezes por ano, e, informalmente, a qualquer momento, sempre que necessário. Essas reuniões são precedidas de encontros preparatórios - os chamados comitês - que são, em tese, renovados anualmente pelo presidente do Conselho com base no critério de equilíbrio geográfico, mas que podem manter-se inalterados ano após ano. Eles são, atualmente, os seguintes: (a) Comitê de Transporte Aéreo e Segurança Operacional (ATC) - tradicionalmente presidido por um norte-americano; (b) Comitê de Medidas de Segurança contra Interferência Ilícita (UIC), no qual o Brasil logrou ingressar em 2018, quando sua composição foi aumentada; (c) Comitê de Apoio Conjunto aos Serviços de Navegação Aérea (JSC); (d) Comitê de Finanças (FIC); (e) Comitê de Recursos Humanos (HRC); (f) Comitê de Cooperação Técnica (TCC); (g) Comitê de Relações com o País Anfitrião (RHCC). Recordo que, em 2014, também foi criado o Grupo Consultivo sobre Meio Ambiente (AGC), com o intuito de estabelecer medidas globais para a mitigação das consequências indesejáveis dos gases de efeito estufa provenientes das operações da aviação civil internacional.

6. O Brasil, além de ser membro permanente do Conselho, tem sido também reeleito, a cada três anos, para a ANC, onde é representado pelo representante altermo do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), da Força Aérea Brasileira. O Brasil participa ativamente do UIC, do FIC, do TCC e do AGC. As decisões tomadas nos comitês e na ANC são submetidas ao Conselho, para aprovação, transformando-se, quando necessário, em SARPs (Padrões e Práticas Recomendadas), que se distribuem em 19 anexos diferentes a depender do tema de que tratam. Os países-membros têm a possibilidade de registrar discordâncias ou diferenças em relação a um ou a mais dispositivos das SARPs propostas, já que sua observância, uma vez aprovadas, é obrigatória para os Estados. Durante minha permanência à frente da Delegação, presidi o Comitê de Finanças (no período de 2017-2018) e, mais recentemente, em 2020, o Comitê de Relações com o País Anfitrião.

7. No que tange às diretrizes técnicas para a aviação civil internacional, a OACI lida com diversos temas de forma transversal, entre os quais destaco: (a) segurança operacional ("safety") e segurança aeroportuária ("security"); (b) proteção ao meio ambiente, com novos padrões obrigatórios de emissões de CO₂ e criação de mecanismo de mercado global para a redução dessas emissões (GMBM); (c) regulação econômica para a liberalização do transporte aéreo internacional; (d) novas tecnologias de identificação de passageiros e de emissão e passaportes eletrônicos; (e) cooperação e assistência técnica para os países em desenvolvimento, visando garantir a diretriz "no country left behind", que tem norteado as atividades da organização nos últimos anos; (f) navegação aérea e plano de melhoria de blocos dos sistemas de aviação (ASBU); (g) aspectos econômicos da regulação de aeroportos; (h) facilitação da circulação de pessoas; (i)

obtenção de fundos, financiamento e gestão de infraestrutura; (j) política de ruídos de aeronaves e qualidade do ar; (k) implantação do Plano Global de Segurança Operacional da Aviação (GASEP) e do Plano Mundial de Navegação Aérea (GANP); (l) regulamentação das aeronaves pilotadas à distância.

8. A Assembleia da OACI representa o poder soberano da organização. Ela é convocada, de forma ordinária, a cada três anos, pelo Conselho da organização, com o objetivo de estipular as diretrizes a serem seguidas no triênio seguinte. Decide, ainda, sobre matérias encaminhadas pelo Conselho e revisa trabalhos técnicos, legais, econômicos e administrativos da organização.

9. Os principais itens abordados pela 39ª Assembleia (27 setembro a 4 de outubro 2016) foram os seguintes:

(A) Composição do Conselho para o triênio de 2017 a 2019, tendo o Brasil sido reeleito com 167 votos, a maior votação verificada.

(B) Tentativa infrutífera da Indonésia em candidatar-se a assento no Grupo III.

(C) Aprovação do Sistema Global de Socorro e Segurança (GADSS), como consequência positiva do desaparecimento, em março de 2015, do voo MH 370. Esse sistema estabeleceu novos requerimentos para o rastreamento de voos em condições normais e anormais, bem como normas para o rastreamento autônomo de aeronaves em situação de perigo - previstas para entrar em vigor a partir de janeiro de 2021.

(D) Decisão de elaborar regras e padrões globais para regular e fortalecer a segurança da aviação civil, tendo em vista o aumento expressivo do número de drones e de aeronaves remotamente pilotadas (RPAS).

(E) Aprovação da criação do Plano Global de Segurança da Aviação (GASEP) para suceder, a partir de 2019, a Estratégia da OACI sobre Segurança da Informação (ICASS), de modo a propiciar uma visão mais sistêmica da segurança da aviação civil internacional.

(F) Adoção do Esquema de Compensação e Redução de Emissões de Carbono para Aviação Civil Internacional (CORSIA), considerado um marco histórico para a redução de poluentes atmosféricos. O "corpo a corpo" realizado pela Delegação durante a 39ª Assembleia foi fundamental para garantir o respeito aos interesses brasileiros nesse esquema, especialmente no que tange à admissibilidade de inclusão dos mecanismos da UNFCCC, o que permitiu a adesão do Brasil à iniciativa.

10. Durante a 40ª Assembleia (24 setembro a 4 outubro 2019), que foi precedida de inúmeros eventos, comemorações e festividades para marcar os 75 anos desde a criação da organização, foram os seguintes os principais temas discutidos e as principais decisões adotadas:

(A) Eleição dos novos representantes do Conselho. Nesse pleito, o Brasil foi reeleito, para o Grupo I, com 157 votos, ficando atrás apenas da China e da Itália, ambas com 170 votos, e do Japão, com 159.

(B) Tentativa do Catar em candidatar-se a uma vaga no grupo III, o que causou forte impacto nos corredores da organização, inclusive com alegação de fraude durante a eleição.

(C) Adoção de critérios e de medidas para a implementação do CORSIA, item que, como esperado, foi um dos mais controvertidos da Assembleia.

(D) Decisão relativa à governança da organização. Esta havia sofrido forte impacto durante 2019 em decorrência de denúncias amplamente divulgadas na imprensa — e que repercutiram negativamente nos trabalhos do Conselho — acerca de (alegados) desmandos e da falta de solução para casos de assédio. Nesse sentido, foi aprovado o “whistleblower policy”, bem como o novo Código de Ética, o qual ainda terá que ser examinado pelo Conselho. Este terá sido o segundo assunto mais difícil e controvertido abordado pela Assembleia.

(E) Aprovação de GT para estudar a implementação do Artigo 12 da Convenção de Chicago, que foi proposto pelo Brasil e pelos EUA como consequência da controvérsia aberta no contexto do acidente Gol/Legacy.

11. No que diz respeito às atividades do Conselho durante meu período à frente da Delegação, destaco, entre outros:

(I) Contencioso Brasil/EUA - No final de 2016, o Brasil protocolou contencioso formal contra os Estados Unidos da América por descumprimento do Artigo 12 da Convenção de Chicago, que resultou em grave acidente, em 29 de setembro de 2006, entre uma aeronave da GOL (voo 1907) e um pequeno avião “Legacy” da empresa “ExcelAire” pilotado por dois nacionais dos EUA. Nesse evento funesto, morreram todos os 154 passageiros que estavam no avião da GOL. O diferendo entre os dois países foi apresentado ao Conselho pelo então Ministro, hoje Embaixador, Norberto Moretti, em junho de 2017. Na época, com o intuito de lograr apoio ao pleito brasileiro, encontrei-me por diversas vezes com os representantes dos 35 países que então compunham o Conselho, de modo a expor a indignação brasileira com a percebida omissão do FAA relativamente à aplicação do Artigo 12 da Convenção de Chicago. Para a absoluta surpresa dos representantes dos Estados Unidos, que se empenharam em derrubar a pretensão brasileira, o Brasil logrou obter 19 votos em apoio à objeção preliminar, contra 4 para os norte-americanos e 11 abstenções, em pleito secreto do qual participaram 34 membros do Conselho, uma vez que se encontravam impedidos de votar os dois países litigantes. Diversas reuniões bilaterais foram organizadas, posteriormente, entre Brasil e EUA, das quais o Embaixador Moretti participou ativamente. O assunto caminha, neste momento, para um desfecho favorável, sendo que já foi criado o GT que deverá tornar mais explícito o alcance do referido Artigo 12.

(II) Fechamento do espaço aéreo do Catar - Em junho de 2017, o espaço aéreo do Catar foi fechado para sobrevoos e pousos de todas as aeronaves cataris, por decisão repentina e coordenada de um grupo de países constituído por Arábia Saudita, Bahrein, Egito e Emirados Árabes Unidos. Em razão dessa decisão, o governo do Catar apresentou reclamação formal à OACI, com base no não cumprimento dos artigos 54 e 84 da Convenção de Chicago. O assunto encontra-se, no momento, na Corte Internacional de Justiça, em Haia, sob a alegação de que a OACI carece de competência para julgar o assunto, por tratar-se de contencioso geopolítico.

(III) Escolha do Diretor do Escritório Regional para América do Sul - A escolha feita pela SG da OACI, Fang Liu, do indicado pela ANAC, Fabio Rabani, como candidato para dirigir o Escritório Regional para América Latina, com a saída do também brasileiro Franklin Hoyer, foi fortemente apoiada pela Delegação do Brasil. Nesse sentido, manteve diversos encontros com a SG, bem como com o então Presidente do Conselho, o nigeriano Benard Aliu, com vistas a assegurar o sucesso da candidatura.

(IV) 13ª Conferência de Navegação Aérea (9 a 19 outubro de 2018) - Essas conferências buscam incentivar a colaboração entre os estados-membros e as organizações internacionais relativamente às estratégias globais de planejamento, de desenvolvimento e de implementação de ações que contribuam para a segurança da navegação aérea. Nesses eventos, são discutidas as múltiplas perspectivas da aviação com vistas ao estabelecimento de prioridades para a comunidade aeronáutica em todo o mundo. Trata-se, também, do momento em que os especialistas têm a oportunidade de partilhar suas respectivas experiências com o objetivo de definir acordos e recomendações nas principais áreas de atividade do sistema de navegação aérea. A 13ª Conferência contou com a expressiva participação do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). Entre os assuntos debatidos pela delegação brasileira, destacam-se os seguintes: (a) desenvolvimento de uma rede estruturada e segura em ambiente digital; (b) gestão do tráfego desconhecido e operações autônomas; (c) Operações Baseadas em Trajetórias (TBO); (d) primeira edição de proposta do volume IV do anexo 16 — Proteção Ambiental — resultante da reunião do Grupo de Direção (SG) da Comissão de Proteção Ambiental da Aviação (CAEP), à luz dos comentários de Estados e organizações internacionais. Foram apresentados, ainda, os resultados de consulta aos Estados e às organizações internacionais sobre propostas para a primeira edição do anexo 16 sobre esquema de compensação e redução de carbono para a aviação internacional (CORSIA). Procurou-se também garantir que as propostas não afetassem as disposições de segurança, de eficiência e de capacidade de outros anexos.

(V) Painel de Facilitação (FALP/11) - O FALP 11, que teve lugar em Montreal no período de 13 a 16 de janeiro de 2020, discutiu assuntos de interesse para as áreas de polícia de imigração e segurança aeroportuária. Foram abordados, entre outros temas: (a) as novas propostas de SARPs para regulamentação do PNR; (b) o tráfico de pessoas; (c) a implementação do passaporte eletrônico ("ePassport"); (d) os programas de facilitação (Anexo 9 da Convenção de Chicago); (e) a estratégia TRIP ("Travel Identification Programme") da ICAO; (f) o PKD ("Public Key Directory"). Foi também criado o Grupo de Trabalho sobre Tráfico de Pessoas (WGHT), do qual o Brasil participará, para discutir iniciativas de combate ao tráfico internacional de pessoas, para desenvolver "guidelines", para criar políticas e protocolos de comunicação, para promover o treinamento de funcionários, bem como para organizar campanhas de conscientização pública e de compartilhamento de dados e informações com sobreviventes de tráfico humano, com organismos não governamentais e com agências de aplicação das leis federais e locais (autoridades policiais locais e federais). No que se refere ao estabelecimento de um roteiro uniforme para a emissão de passaportes eletrônicos ("ePassports"), o Painel de Facilitação não logrou aprovar a diretriz segundo a qual os Estados contratantes passariam a fazer uso do referido documento de viagem nos próximos dez anos. Isso se deveu, principalmente, ao temor do impacto financeiro e tecnológico suscetível de advir do cumprimento dessa determinação.

(VI) Segurança aeroportuária - Foi também aprovada uma emenda ao Anexo 17 ("Security") da Convenção de Chicago sobre: (a) avaliação de vulnerabilidades; (b) compartilhamento de informações entre Estados e partes interessadas; (c) programas de treinamento e sistemas de certificação; (d) controle de acesso a áreas restritas; (e) inspeção de funcionários. A Delegação acompanhou cuidadosamente o processo e, uma vez aprovada a emenda, indicou divergência no entendimento de como se daria a inspeção de 100% dos "profissionais do aeroporto para acessar áreas restritas". Tendo em vista a posição da ANAC de que essa determinação é passível de exceções (para agentes da Receita Federal e da Polícia Federal), espera-se que o assunto seja resolvido por ocasião da atualização das "Guidelines", que explicitará a forma de execução do Anexo 17. No Comitê de Interferência Ilícita (UIC), a Delegação acompanhou as discussões sobre a evolução das atividades de "Cybersecurity" no âmbito da OACI e o estabelecimento do "Trust Framework Study Group" (TFSG).

(VII) Plano Global de Regulação Econômica - No âmbito dos trabalhos do ATC ("Air Transport Committee"), foi encomendado estudo de viabilidade para a possível implementação do chamado GATP ("Global Air Transport Plan"), que seguiria os moldes de outros planos globais da OACI que foram implementados com grande adesão e sucesso: o GASP ("Global Aviation Safety Plan"), o GANP ("Global Air Navigation Plan") e o GASEP ("Global Aviation Security Plan"). Esses planos relacionavam-se com os objetivos estratégicos da organização e traçavam diretrizes e modelos para a implementação de soluções uniformizadas que buscavam a padronização e o consequente aumento de segurança operacional e da eficiência da aviação, graças à diminuição de diferenças entre as soluções adotadas pelos Estados em cada uma das áreas afetadas: "Safety", "Security" e Navegação Aérea. A criação de um plano global de regulação econômica da OACI, no entanto, representou um problema para a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), já que a Agência tem defendido, tradicionalmente, a liberação da regulação econômica e, por isso, implementando essa estratégia internamente. O posicionamento brasileiro foi crucial na decisão, tomada pelo Conselho, que devolveu a proposta ao ATC, para reavaliação. Reapresentado posteriormente ao Conselho e, depois, também à Assembleia, em 2019, decidiu-se que o plano seria inviável naquele momento, por falta de consenso.

(VIII) PNR ("Passenger Name Record") - Dentre os principais assuntos de "Security" e de "Facilitation", o que mais ocupou a pauta da OACI e que, igualmente, mais avançou, foi, sem dúvida, o PNR/API. Trata-se da utilização dos dados dos passageiros pelos aeroportos de destino para melhorar os processos de controle migratório, criando, ao mesmo tempo, mais facilidades e conforto para os passageiros e fortalecendo o controle de fronteiras. Enquanto as discussões sobre o API avançaram bastante nos últimos anos, o PNR, por possuir SARPs bastante acanhadas e ter enfrentado resistência por parte de países do bloco europeu, pouco evoluiu. Esse quadro passou a mudar a partir de 2017, em vista da Resolução do Conselho de Segurança da ONU, instando a OACI a fortalecer o instituto do PNR para o combate ao terrorismo. Assim, um GT que contou com a ativa participação do Brasil, propôs novas SARPs alterando o Anexo 9 da Convenção de Chicago. Estas, além de recomendar, de maneira explícita, que se tornem disponíveis os dados de PNR, cria regramento prescritivo quanto à forma de transmissão, uso e proteção desses dados. O assunto será submetido à apreciação da 220ª Sessão do Conselho da OACI. Caso aprovado, entrará em vigor em fevereiro de 2021. Vale recordar que o Brasil tem acompanhado, com muito afinco,

as discussões em torno do PNR e, em especial, a proteção dos dados dos passageiros obtidos durante o processo de embarque e seu compartilhamento. O Brasil, entretanto, apesar de já compartilhar os dados dos passageiros embarcados nos voos originários do seu território, ainda não logra acessar as informações relativas aos passageiros que desembarcam de voos provenientes da maioria dos países desenvolvidos, notadamente dos europeus, sob a alegação de que a manipulação dos dados, no caso brasileiro, não seria inteiramente segura. Em vista disso, a Delegação tem sustentado o entendimento — que é também o da ANAC e o da Polícia Federal — de que somente com a aprovação de uma SARP teria o Brasil o necessário acesso aos dados de passageiros provenientes desses países. Ressalte-se que a UE insiste em estabelecer, unilateralmente, requisitos mais restritivos para a proteção dos dados pessoais dos cidadãos europeus e defende, por isso, a adoção de normas que lhe permitam manter inalterada situação atual.

(IX) Convenção de Tóquio Sobre Ofensas e Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves - Emenda à Convenção de Tóquio, que recentemente entrou em vigor (o Brasil é signatário, mas ainda não ratificou a emenda), busca solucionar a questão do aumento de incidentes envolvendo passageiros desobedientes e/ou de comportamento disruptivo a bordo de aeronaves. Isso se faria por meio da expansão da jurisdição do Estado quando território de aterrissagem, além de outras previsões que preencheriam lacunas relacionadas ao país operador da aeronave ou ao seu registro. A Emenda também busca trazer maiores garantias à atuação dos oficiais de segurança de voo. Entre as inovações mais importantes, merece destaque a possibilidade de aplicação extraterritorial da nossa legislação no caso de ofensas e de atos cometidos a bordo, sempre que o ato ou a ofensa aconteçam em aeronave que pousa em território brasileiro e com o alegado ofensor ainda a bordo. Ressalto que o Brasil, apesar de ter sido um dos signatários da Emenda, em 2014, ainda não iniciou, como já mencionei, o seu processo de ratificação do ato, como seria desejável.

(X) AIRP (Painel de Aeronavegabilidade) - No que diz respeito ao AIRP, o principal tema é a questão do gás halon, cujo uso deve ser descontinuado. Vale lembrar que existem fortes interesses comerciais ligados à eliminação do uso de halon, que é utilizado em extintores de incêndio nas aeronaves. Quatro países fabricantes de aeronaves (Brasil, Estados Unidos, Canadá e França) têm atuado conjuntamente para diminuir os custos associados à eliminação do halon nas aeronaves. Nossa participação é ativa e de liderança.

(XI) Painel de Transporte de Artigos Perigosos (DGP) - A atuação da Delegação é de liderança e objetivou impedir, com sucesso, a aprovação de uma proposta da IATA segundo a qual toda e qualquer empresa/operador de carga deveriam ser treinados, nos respectivos países, de modo a assegurar a segurança das cargas, bem como a do serviço de transporte de artigos (frete). Apesar de sua aparente razoabilidade, a adoção de norma nesse sentido representaria enorme custo para nosso principal operador de cargas no Brasil, a Empresa de Correios e Telégrafos (ECT), uma vez que ela seria obrigada a treinar todos os seus funcionários, todos os seus terceirizados e os todos seus representantes (“franquiados”), sem retorno palpável ou numericamente demonstrável no que se refere à segurança (“Safety”).

(XII) RASP (“Remotely Piloted Aircraft Systems Panel”) - No âmbito do RASP, dois foram os principais assuntos abordados nesses três anos: (a) definição dos requisitos mínimos a serem

cumpridos para a emissão de licença ou de certificado de piloto relativamente à operação de aeronave remotamente pilotada; e (b) a definição do local onde o operador deve estar para operar aeronave não tripulada. No futuro, será importante que o Brasil registre sua diferença no que diz respeito ao item (b), já que não foi possível, até o momento, consignar o nosso entendimento de que os operadores dessas aeronaves devem, necessariamente, estar fisicamente no país, conforme exigência da ANAC.

(XIII) ADOP ("Aerodrome Design and Operations Panel") e FLTOPSP ("Flight Operations Panel") - Técnicos da ANAC participam diretamente desses dois painéis técnicos que funcionam como instâncias de consenso, ou seja, as decisões precisam ser aprovadas por todos os panelistas de forma unânime, para evitar diferenças técnicas futuras que possam afetar a segurança operacional de voo, bem como a segurança operacional aeroportuária. É importante ressaltar que as decisões dos painéis ADOP e FLTOPSP devem, necessariamente, estar alinhadas tecnicamente, (no tempo e na solução). Durante esses três anos, o principal desafio tem sido manter o alinhamento necessário entre esses painéis, já que a tecnologia dos equipamentos de voo avança em uma velocidade muito superior à da evolução dos aeródromos. Muitos dos aeródromos em operação, atualmente, foram construídos e entraram em funcionamento já há algumas décadas, quando as opções de aeronaves e os tipos de operações eram muito diferentes do que as hoje existentes.

PARTICIPAÇÃO DO BRASIL NA ANC ("Air Navigation Commission")

12. A Comissão de Navegação Aérea (ANC) é o mais alto corpo técnico da OACI, sendo composta por 19 membros, especialistas em diversos campos do conhecimento aeronáutico, indicados pelos Estados Contratantes da OACI. Entre esses 19 membros, há somente dois indicados por países sul-americanos: o do Brasil e o da Argentina. Na ANC encontram-se também representados, como observadores, mais 21 países e seis organizações internacionais.

13. A Comissão lida, diretamente, com 17 dos atuais 19 Anexos da Convenção de Chicago, com o objetivo de integrar o aumento do movimento aéreo à infraestrutura existente. Ela contribui, assim, para a manutenção da segurança operacional e para a eficiência da navegação aérea, propiciando, outrossim, a introdução de tecnologias e de práticas pontuadas no Plano Mundial Navegação Aérea (GANP).

14. O Brasil, representado pelo Comissário de Navegação Aérea indicado pelo DECEA, apresentou, durante o meu período à frente da Delegação, uma ativa participação nos trabalhos da ANC. Entre outras, destaco as seguintes contribuições:

Em 2016:

(a) Propositura de SARPs e orientação para um sistema de conexão de dados de banda larga para uso na superfície do aeroporto, com o objetivo de proporcionar redução do congestionamento no âmbito do espectro VHF, além de suportar muitas novas aplicações.

(b) Emenda ao Volume II do PANS-OPS (Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea - Operações de Aeronaves) e ao Anexo 4 - Cartas Aeronáuticas, buscando otimizar a representação das penetrações nas superfícies de segmento visual (VSS). Foram incluídas orientações para atender aos requisitos de gráficos e sua interpretação pela tripulação de voo. Este trabalho reafirma os conceitos de VSS e como eles afetam as tripulações de voo, com normas e orientações aprimoradas, contribuindo para melhorar, significativamente, a segurança na fase visual dos procedimentos de voo por instrumentos.

Em 2017:

(a) Emenda ao Anexo 1 - Licenciamento de Pessoal - para tornar compatível a prática de alguns Estados, de acordo com a qual as licenças de piloto emitidas por um Estado são automaticamente validadas por outros no âmbito de um acordo formal e de regulamentos comuns de licença. Estados que validam automaticamente as licenças emitidas por um Estado- membro do grupo, desde que os requisitos propostos sejam atendidos, passam a auferir de melhoria na mobilidade do pessoal licenciado, além de poder implementar essa validação em diversas regiões.

(b) Propositura de SARPs para facilitar a implementação das disposições normais de rastreamento de aeronaves. Procurou-se consolidar, na legislação, os elementos relevantes a serem considerados em um processo robusto de avaliação de risco aprovado pelo regulador, o que tornará possível variações no intervalo de relatório automatizado sob determinadas condições. A intenção é permitir que voos sem elementos do requisito normal de rastreamento de aeronaves — ou seja, automação e intervalo específico — sejam iniciados em determinadas circunstâncias aceitáveis pelo Estado do operador. Isso é necessário para impedir que as disposições de rastreamento de aeronaves imponham uma carga inaceitavelmente alta aos operadores e, também, para permitir operações contínuas no caso de perda de elementos do sistema de rastreamento, em apoio ao aspecto de eficiência e de regularidade refletido no Prefácio ao Anexo 6 -Operação de Aeronave.

(c) Emenda ao Anexo 13 - Investigação de Acidentes e Incidentes de Aeronaves - relacionadas ao acesso ao material comprobatório durante as investigações pelas autoridades de investigação de acidentes e ao processo para monitorar o progresso das recomendações de segurança. Um Estado que receba uma recomendação de segurança deverá implementar procedimentos para monitorar o progresso das ações preventivas tomadas, ou a consideração de uma ação preventiva pelo destinatário da recomendação de segurança, e deverá informar o Estado proponente, conforme necessário. Tal iniciativa consolida medidas que aprimoram os níveis de segurança da aviação ao implementar efetivamente as recomendações de segurança.

(d) Os serviços de rádio aeronáutico são reconhecidos internacionalmente como usuários principais de frequências de rádio, sem os quais a operação da aeronave não seria capaz de atender à demanda global por transporte seguro, eficiente e econômico. Dessa forma, foi encaminhado relatório ao Conselho, com vistas a proteger o espectro aeronáutico para todos os sistemas de radiocomunicações e radionavegação utilizados em instalações terrestres e a bordo de aeronaves. A proposta apresentou políticas e requisitos para o espectro de radiofrequências, a fim de garantir

a disponibilidade e o acesso contínuos aos recursos do espectro de frequências e, finalmente, a viabilidade contínua dos serviços de navegação aérea em todo o mundo.

(e) Alteração do Anexo 1 - Licenciamento de Pessoal, Anexo 2 - Regras do Ar e Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea - Treinamento (PANS-TRG, Doc. 9868), com a introdução de uma estrutura regulatória para a emissão de licenças de pilotos remotos e o fornecimento de uma estrutura global para a regulamentação do licenciamento de sistemas de aeronaves remotamente pilotadas (RPAS). A medida objetivou apoiar voos internacionais que operam sob as regras de Voo por Instrumentos (IFR) e dirimir divergências quanto à necessidade de categorias de habilitações, quanto às disposições relacionadas à classe médica e quanto aos desafios de aplicabilidade.

(f) Alteração do Anexo 6 - Operação de Aeronaves, Parte III - Operações Internacionais - Helicópteros, para alinhamento das SARPs de gestão de fadiga. Objetivou-se incluir previsão legal que atenda aos helicópteros, trazendo definições de tempo de voo que possibilitem o fundamental gerenciamento de fadiga no espectro de todo tipo de aeronave.

Em 2018:

(a) propositura de SARPs para introdução operacional da Multi-Constelação e Frequência Dupla (DFMC), uma vez que o atual uso do Sistema de Navegação Global por Satélite (GNSS), na aviação civil, é predominantemente baseado em uma única frequência de uma única constelação de satélites (GNSS). Esta fornece a base para a implementação global da Navegação Baseada em Desempenho (PBN) e da vigilância dependente automática, além de incluir os sistemas de aeronaves (como o sistema de aviso de proximidade do solo) que trouxeram melhorias significativas na segurança. Desde a introdução do GNSS na aviação, aumentou a dependência da posição e do tempo do GNSS. Espera-se que essa tendência continue à medida que novas aplicações sejam introduzidas e a infraestrutura de navegação convencional seja racionalizada. Com a nova proposta, vislumbra-se melhorar a robustez e o desempenho da navegação existente atualmente. O uso de frequências duplas ajudará a mitigar vulnerabilidades em relação a distúrbios ionosféricos e a interferências de radiofrequência que afetam os sistemas baseados em uma única frequência.

(b) Foram ainda discutidos e avaliados diversas propostas técnicas referentes ao CORSIA, de maneira a adequar esses dispositivos à estrutura das SARPs.

15. O ano de 2019 foi dedicado à preparação dos inúmeros assuntos ligados à ANC que seriam apresentados à Assembleia Geral da OACI, que se realizou em setembro daquele ano, e cujos resultados foram elencados no início deste relatório. Foram também examinadas propostas de ação emanadas das diferentes iniciativas que resultaram da Conferência de Navegação Aérea (que teve lugar em outubro de 2018), com o intuito de sugerir medidas e SARPs para adoção pela 40ª Assembleia Geral da OACI. Discutiu-se entre outros temas:

(a) Proposta de material de orientação para os Estados com vistas a estabelecer uma metodologia globalmente harmonizada para avaliação e para a produção de relatórios das condições da

superfície da pista. Essa metodologia fornece dados diretamente relacionados ao desempenho da aeronave, com o objetivo de diminuir os incidentes de frenagem ineficaz devidos à contaminação da pista. Com ela, novas técnicas para a avaliação da ação de frenagem em superfícies contaminadas poderão ser incorporadas e espera-se que essas iniciativas resultem em uma significativa redução de excursões nessas pistas.

(b) Proposta de emenda ao Anexo 1 - Licença de Pessoal - para fornecer aos Estados uma estrutura global para regulamentação do licenciamento de RPAS (Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas), como forma de atender à demanda crescente de operadores desse tipo de sistema que desejam operar em espaço aéreo não segregado e em aeródromos.

(c) Proposta de emenda aos Procedimentos para Navegação Aérea (Operações de Aeronaves) com vistas ao desenvolvimento de novos critérios de "design" baseados em desempenho. A proposta objetivou apoiar as operações de Navegação Baseada em Desempenho (PBN) atuais e futuras, melhorando, assim, a relação custo-benefício e o impacto ambiental, removendo as limitações de acesso ao aeroporto e simplificando as tarefas do ATC.

(d) A liberação de materiais radioativos na atmosfera, decorrente de eventos meteorológicos espaciais, pode representar um risco para as operações das aeronaves, para a saúde de seus ocupantes, para o tráfego aéreo e para os aeródromos. Nesse sentido, foi proposta emenda ao Anexo 3 - Serviço Meteorológico para a Navegação Aérea Internacional - com ênfase na necessidade de aprimoração contínua dos acordos e procedimentos internacionais existentes, fornecendo informações para as operações da aeronave fora das áreas afetadas pela liberação de material radioativo na atmosfera. Pretendeu-se, com a medida, evitar os riscos à segurança de voo pelas operações de aeronave nas áreas afetadas pelos referidos eventos meteorológicos.

(e) Proposta de relatório ao Conselho sobre as ações adotadas em relação à designação dos Estados fornecedores de informações sobre clima espacial ("Space Weather"). Ressaltou-se, na oportunidade, a complexidade da coordenação dos centros climáticos espaciais designados e seus custos relacionados. O serviço fornecido pelos novos centros não terá nenhum custo durante os três primeiros anos de implementação. Em 2022, o Conselho revisará esse aspecto, bem como o custo da prestação de serviços de informações sobre o clima espacial. Três centros espaciais foram definidos como novos prestadores desse serviço. Seria de todo conveniente que o Brasil se lançasse também, no futuro, como provedor regional para o "Space Weather". Considero que isso exigirá o engajamento decisivo do DECEA, de forma a não deixar o Brasil a reboque dessa tecnologia e tendo que pagar pelos serviços prestados por esses três provedores globais ora endossados pelo Conselho.

16. Em 20 de novembro de 2019, foram apresentadas as candidaturas à presidência da ANC dos seguintes comissários: Nabil Naoumi (Alemanha), Andrew Tiede (Austrália), Dan Marshal Freitas (Brasil) e Tom Andersen (Dinamarca). O comissário brasileiro, apesar das ideias e das iniciativas apresentadas, muito elogiadas pelos representantes permanentes no Conselho, infelizmente não logrou eleger-se, em razão da tradição seguida, pela ANC, de sempre conduzir à presidência seu primeiro vice-presidente. Seria, assim, importante para o Brasil, que não ocupa a presidência da

ANC desde 1994, que os representantes do DECEA permanecessem por pelo menos três anos em Montreal, de maneira a poderem concorrer a cargo tão relevante.

ESQUEMA DE COMPENSAÇÃO E REDUÇÃO DE CARBONO PARA A AVIAÇÃO INTERNACIONAL (CORSIA)

17. Em outubro de 2013, a 38ª Sessão da Assembleia da OACI, por meio da Resolução A38-18, decidiu desenvolver esquema global de MBM ("Market Based Measures") para a aviação internacional. Solicitou, então, ao Conselho, com o apoio dos Estados-membros, a realização de estudo sobre possíveis modalidades para um esquema global baseado em MBM. Esse estudo deveria levar em conta aspectos técnicos, impactos ambientais e econômicos, bem como análise de viabilidade, sem prejuízo das negociações no âmbito da UNFCCC. A Assembleia solicitou, ainda, que o Conselho estabelecesse mecanismos para a implementação do esquema a partir de 2020, como parte de um conjunto de medidas da OACI para o combate à mudança do clima.

18. Em sua 200ª sessão, realizada em novembro de 2013, o Conselho da OACI atribuiu ao Comitê de Proteção Ambiental da Aviação (CAEP) — comitê de natureza técnica, com missão de auxiliar o Conselho em matéria de proteção ambiental — a tarefa de realizar os necessários estudos com vistas ao desenvolvimento de um esquema global de MBM, conforme consignado na Resolução A38-18. O Conselho também decidiu criar o Grupo Consultivo para o Meio Ambiente do Conselho (EAG) — de natureza política, composto por 17 países, incluindo o Brasil —, que seria encarregado de supervisionar todo o trabalho relacionado ao desenvolvimento de um esquema global de MBM e de fazer recomendações ao Conselho.

19. Ao longo de 2016, os trabalhos no EAG concentraram-se na redação de uma proposta de resolução da Assembleia Geral para a criação de um esquema de MBM global. Com participação ativa e construtiva do Brasil, o EAG finalizou, em agosto de 2016, uma minuta de resolução. A 39ª Assembleia adotou, então, a Resolução A39-3, que implementa um esquema global de MBM, o CORSIA. Na esteira da criação do CORSIA, foi também criado o seu Grupo de Assessoria (AGC - "Advisory Group on CORSIA"), com o objetivo de auxiliar o Conselho no que concerne à implementação do esquema. O grupo é composto por 12 países, incluindo o Brasil.

20. De acordo com a Resolução A39-3, o Conselho foi instado a desenvolver, com a contribuição técnica do CAEP, as necessárias SARPs e o respectivo material de orientação com vistas à implementação do CORSIA. Isso foi feito e, após consulta aos Estados-membros, as SARPs desenvolvidas foram aprovadas na 214ª sessão do Conselho, realizada em junho de 2019. O CORSIA foi, então, incorporado à Convenção de Chicago na forma do Anexo 16 do Volume IV da Convenção.

21. Em linhas gerais, o CORSIA baseia-se na comparação, a iniciar-se a partir de 2021, das emissões totais de CO₂ verificadas em determinado ano com uma linha de base ("baseline") de emissões de CO₂, definida como sendo a média das emissões de CO₂ da aviação internacional cobertas pelo CORSIA para os anos de 2019 e 2020. Nos anos seguintes, quaisquer emissões de

CO2 da aviação internacional (cobertas pela CORSIA) que excedam essa linha de base deverão ser compensadas, pelo do setor, por meio do CORSIA, ou seja, pela comercialização de unidades de carbono nos mercados aptos a fazê-lo.

22. O CORSIA será implementado em três fases, começando com a participação voluntária dos Estados no mecanismo de compensação (fase piloto e primeira fase), seguida pela participação de todos os Estados, excetuando-se, todavia, aqueles isentos de requisitos de compensação. O processo seguirá o disposto no seguinte cronograma: fase piloto (2021 a 2023); primeira fase (2024 a 2026); segunda fase (2027 a 2035).

23. Ressalto que o Brasil não participa da fase piloto nem da primeira fase do CORSIA, estando vinculado somente às obrigações de mensuração, relato e verificação (MRV) de emissões de CO2 das empresas aéreas brasileiras, as quais terão efeito a partir de 1º de janeiro de 2019 e para as quais a ANAC desenvolveu regulamentação interna.

24. Ao longo de toda a negociação do CORSIA, as vertentes de atuação do Governo brasileiro têm sido, principalmente, as seguintes: (a) assegurar que a regulamentação não limite o grande potencial de crescimento do mercado aéreo brasileiro; (b) conter a criação de barreiras à produção de combustíveis alternativos para a aviação; (c) evitar a criação de precedentes nocivos aos interesses brasileiros nas negociações sob a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima (UNFCCC).

25. Relaciono, a seguir, as principais intervenções do Brasil ao longo do processo de negociação do CORSIA:

(A) Reservas às Resoluções da Assembleia - O Brasil apresentou reservas à Resolução que criou o CORSIA, perseguindo, com isso, fundamentalmente, dois objetivos: (a) que as unidades de carbono provenientes do Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL), criado pelo protocolo de Quioto e inserido no quadro da UNFCCC, fossem automaticamente consideradas elegíveis para o CORSIA; (b) que não fossem consideradas unidades de emissão provenientes de fora da UNFCCC. A importância desse tema relaciona-se com a cautela que se deve ter para que o CORSIA não crie precedentes indesejáveis ao Brasil nas negociações do Acordo de Paris.

(B) Reforma do CAEP - O Comitê de Proteção Ambiental da Aviação (CAEP) foi criado por determinação do Conselho da OACI em dezembro de 1983, substituindo e englobando os então chamados Comitê sobre Ruído de Aeronaves (CAN) e Comitê de Emissões de Motores Aeronáuticos (CAEE). Em anos recentes, contudo, o caráter puramente técnico do CAEP vinha sendo questionado por algumas Delegações, já que discussões importantes envolvendo aspectos políticos e econômicos estavam sendo pautadas como se fossem "questões técnicas". Além disso, a representatividade geográfica do Comitê também era colocada em dúvida. Em fins de 2018, o CAEP foi então reformado e sua composição modificada de modo a proporcionar maior equilíbrio geográfico. Novos membros foram admitidos, todos de países em desenvolvimento. Outra mudança ocorreu na Presidência do Comitê: para além da condução das reuniões do grupo, o presidente deveria assumir funções de trabalho entre as sessões.

(C) Criação do "Technical Advisory Body" (TAB) - A Resolução que criou o CORSIA também solicitou ao Conselho da OACI que fosse estabelecido um Órgão Assessor Técnico com a função específica de apoiá-lo na determinação da elegibilidade de programas de compensação de emissões ("offset programs") para cumprimento das obrigações pelas empresas aéreas. Assim como no caso do CAEP, o Brasil teve participação ativa para garantir que o equilíbrio geográfico fosse mantido em sua composição. Em março de 2019, o senhor José Domingos Miguez, do Ministério do Meio Ambiente, foi indicado pelo governo brasileiro para compor o TAB. Desde então, a participação do Brasil tem sido fundamental para a defesa dos interesses do país no âmbito do CORSIA.

26. Uma das preocupações futuras relacionadas ao CORSIA refere-se ao impacto da pandemia da COVID-19 sobre o esquema. O ano de 2020 testemunhará considerável queda nos níveis de emissão de CO₂ no setor de aviação, decorrentes da inevitável diminuição do tráfego internacional em consequência das medidas de isolamento social impostas por quase todos os países. Uma vez que o CORSIA definiu como linha de base a média de emissão de CO₂ dos anos de 2019 e 2020, a diminuição nas emissões em 2020 afetará consideravelmente os compromissos assumidos pelos países para os anos subsequentes a 2020. Isso certamente comprometerá o funcionamento do próprio CORSIA, dada a redução brusca e inesperada em seus valores de referência. Argumenta-se, outrossim, que o impacto será mais palpável no caso dos países em desenvolvimento, nos quais é maior o potencial de crescimento da aviação civil. Caso venha a ser aprovada a proposta que hoje circula, a de meramente adotar para 2021 os mesmos montantes de CO₂, os países que entraram na fase voluntária (os grandes emissores, ou seja, os países desenvolvidos) seriam fortemente beneficiados e os países em desenvolvimento, em contrapartida, bastante prejudicados.

27. Outro tema que, provavelmente, terá desdobramentos é o da Meta Aspiracional de Longo Prazo ("Long Term Aspirational Goal" - LTAG) para redução de emissões na aviação. Com relação ao LTAG, a posição do Brasil tem sido a de buscar vincular a criação de eventual LTAG à necessidade de o Conselho conferir mandato ao CAEP para que este possa debruçar-se sobre o processo de revisão do CORSIA. Sugere-se, outrossim, que a mesma força-tarefa encarregada de considerar o tema da meta aspiracional de longo prazo venha também a assumir a função de elaborar a estrutura de revisão do CORSIA, prevista para ocorrer em 2022, uma vez que ambos os assuntos demandarão análises e estudos similares.

ELEIÇÃO DO PRESIDENTE DO CONSELHO E ELEIÇÃO FUTURA DO NOVO SG DA ORGANIZAÇÃO

28. O novo presidente do Conselho, o italiano Salvatore Schiaccitano, foi eleito logo após a 40ª Assembleia, pelos membros do Conselho. A campanha deu-se em clima de muita tensão, pois a outra candidata ao cargo, a representante permanente dos Emirados Árabes Unidos, Aysha Al Hameli, foi alvo de intensas críticas devido à posição adotada pelo seu governo no bloqueio aéreo imposto ao Catar. Pressão constante e deliberada, capitaneada pela Arábia Saudita, evidenciou a dificuldade que a senhora Al Hameli teria para manter-se isenta relativamente ao trabalho a ser desenvolvido à frente do Conselho.

29. Desse modo, apesar da personalidade muito mais tímida de Schiaccitano, logrou este eleger-se presidente do Conselho da OACI. Em muito contribuiu para sua vitória o entendimento de que esse cargo cabia, desta feita, à Europa, restando aos países da América Latina pleitear a vaga de Secretário Geral da organização, a qual será aberta com o fim do mandato da atual SG, a Dra. Fang Liu, em maio de 2021.

30. Já existem pelo menos três candidatos declarados concorrendo a essa importante posição, sem contar alguns outros possíveis interessados. Ressalto que será necessário, o quanto antes, iniciar consultas internas para examinar se o Brasil apresentará candidato próprio ou, em caso negativo, qual dos efetivos postulantes melhor se adequa às necessidades brasileiras.

31. Os candidatos que já revelaram que concorrerão à vaga são:

(a) Gilberto Lopez Meyer, mexicano, atual diretor de segurança aérea da IATA e grande amigo dos também mexicanos Roberto Kobeh, que presidiu o Conselho de 2006 a 2013, e Dionisio Mendez, atual representante permanente do México ante à OACI. Ambos gozam de especial trânsito nos corredores da organização e podem, efetivamente, angariar apoio substancial no Conselho;

(b) Melvin Cintron, atual diretor do Escritório Regional da OACI no México. Por ter dupla nacionalidade, americana e dominicana, o seu nome foi proposto pelo FAA. Ele concorrerá, contudo, como "candidato dominicano", já que nasceu naquela ilha;

(c) Juan Carlos Salazar, atualmente diretor-geral da aeronáutica civil da Colômbia. Trata-se de pessoa com excelentes qualificações e que goza da admiração dos seus pares na área. Sua candidatura será formalizada em breve, tendo sido retardada em virtude da pandemia da COVID-19.

32. Correm, por fora, os chilenos Jaime Binder, atual secretário executivo da CLAC, e Ivan Galan, ex-diretor do TCB/ICAO, que muito apoiou os países da América Latina com programas de cooperação técnica durante o tempo que passou à frente daquele departamento. Ambas as candidaturas talvez não vinguem devido à complexa conjuntura política do Chile.

CONTRIBUIÇÕES ANUAIS DEVIDAS À OACI PELO BRASIL

33. Um problema até hoje não equacionado, a despeito das inúmeras tentativas feitas durante minha gestão, é o atraso recorrente no pagamento das contribuições anuais devidas à OACI pelo Brasil. Caso as contribuições do ano anterior não sejam quitadas no prazo-limite, o Brasil perderia automaticamente seu direito de voto no Conselho. Ficaria também impedido de eleger seus representantes para cargos no âmbito da organização, bem como de participar de comitês, de grupos, de painéis e de outras instâncias técnicas e deliberativas, o que inclui a importantíssima

ANC. Em 30 de junho do corrente ano, felizmente o saldo o saldo de US\$ 800.338,20 foi quitado, mas a contribuição de 2020 permanece em aberto.

34. Desse modo, para que a Delegação não enfrente o mesmo desgaste em junho de 2021, seria importante que o Governo não só quitasse também a contribuição integral de 2020, a qual deve ser paga parte em dólares americanos, parte em dólares canadenses. Recordo os valores devidos relativamente à anuidade de 2020: US\$ 730.701,00 e CAD 1.357,018 (aproximadamente US\$ 968.088,00).

ENCONTROS REGIONAIS DA OACI REALIZADOS NO BRASIL

35. Destaco, ainda, que foram realizados, no Brasil, entre 2016 e 2019, diversos eventos da OACI, tais como: (a) o Seminário Regional ICAO-TRIP, realizado no Itamaraty, em Brasília, de 5 a 7 de junho de 2018; (b) o 4º Foro Mundial de Aviação Civil da OACI, realizado em Fortaleza, de 17 a 19 de setembro de 2018. Haveria, ainda, o encontro "Drone Enable 4", previsto para realizar-se em setembro do corrente, no Rio de Janeiro, que foi postergado para 2021 (ou, talvez, para abril ou setembro de 2021) em razão da pandemia da Covid-19.

DESAFIOS FUTUROS

36. Considero que são os seguintes os principais desafios futuros a serem enfrentados, pela Delegação, no âmbito da OACI:

(I) CART - "TASK FORCE" DO COVID 19 - As discussões acerca das medidas a serem tomadas para a recuperação do setor de aviação civil internacional no cenário pós-Covid-19, tendo em vista os enormes efeitos negativos que a pandemia certamente causará, com reflexos que se farão sentir por alguns anos, deverão receber atenção redobrada da Delegação. Apesar de o Brasil não ser membro da mencionada força-tarefa, as decisões e as determinações do CART deverão ser acompanhadas com grande atenção, já que têm o potencial de criar sérios desafios tecnológicos, econômicos, financeiros e logísticos para o setor de aviação brasileira.

(II) CORSIA - Sugiro acompanhamento cuidadoso das negociações no âmbito do CORSIA, especialmente no que tange à tentativa dos europeus de novamente incluir conceitos de sustentabilidade — retirados por esta Delegação em 2017 —, que ultrapassam o escopo de atuação da OACI, já que dizem respeito, entre outros temas, aos direitos humanos, aos direitos à terra e à água, aos direitos sociais e trabalhistas, o que poderá representar sério precedente para as negociações internacionais ambientais. Será também importante seguir atentamente as negociações sobre o estabelecimento da linha de base do CORSIA e de como as unidades elegíveis serão decididas, especialmente no que tange às atividades da UNFCCC, tendo em conta a redução

drástica das operações da aviação civil decorrente da pandemia da Covid-19. Ambos os temas poderão criar sérios problemas para a aviação civil brasileira, gerando metas ambiciosas que dificultarão a recuperação do setor.

(III) ARTIGO 50 DA CONVENÇÃO DE CHICAGO - Sugiro empenho na ratificação, pelo Brasil, da decisão da Assembleia A39/4 de alterar o Artigo 50 da Convenção de Chicago, aumentando de 36 para 40 o número de assentos permanentes no Conselho da OACI. A ratificação reduzirá, substancialmente, os atritos e as dificuldades ora enfrentados pelos países-membros que se consideram "excluídos" do Conselho, tais como a Indonésia, o Catar e a Turquia, entre outros, já que o Conselho tem optado, nos últimos anos, por manter o "status quo" e reeleger os membros permanentes. Também está pendente de ratificação, pelo Brasil, a Emenda ao Artigo 56 da Convenção, que aumenta o número de membros da ANC, da qual o Brasil sempre fez parte, de 15 para 19.

(III) FUTURA ELEIÇÃO PARA O CONSELHO DA OACI - É de se notar que a Espanha já indicou que pretende concorrer, na próxima Assembleia Geral da organização, ao Grupo I, e que o Catar certamente também se posicionará para uma vaga no Grupo II ou III. Isso certamente pressionará os países de todos os grupos e aumentará o temor de que se vejam excluídos das suas "vagas cativas" os seus atuais ocupantes. Nesse sentido, se o Brasil apresentar dificuldades para pagar suas contribuições anuais à OACI, poderá ver-se sumariamente excluído do rol de candidatos ao Conselho, e isso pela primeira vez desde que ingressou na organização.

(IV) CONVENÇÃO DE TÓQUIO - O Brasil deveria, também, ratificar a emenda à Convenção de Tóquio sobre Ilícitos Cometidos a bordo de Aeronaves, tendo em vista as dificuldades para a aplicação da legislação nacional quando esses ilícitos ocorrem fora do nosso território, como é o caso de aeronaves em voos internacionais.

(VI) TECNOLOGIA DE "BLOCKCHAIN" - A aplicabilidade dessa tecnologia no âmbito da aviação civil internacional vem sendo estudada, com crescente interesse, em vista dos possíveis ganhos de segurança das informações e das comunicações que poderia proporcionar, além da facilidade para a comercialização, controle e utilização de peças de reposição dos aviões, especialmente no caso de reposições emergenciais.

(VII) PAGAMENTO EM DIA DAS CONTRIBUIÇÕES À OACI - Ressalto, novamente, a importância de manter em dia as contribuições brasileiras à organização.

(VIII) Eleição do futuro Secretário Geral da Organização - Tema já comentado, mas que ganha especial relevância no caso de o Brasil decidir apresentar candidato a essa vaga.

(IX) EVENTUAL CONTENCIOSO CONTRA A BOLÍVIA - Recordo a possibilidade de que o Brasil venha a apresentar contencioso contra a Bolívia, em razão da queda, por falta de combustível, do avião da companhia Lamia, ocorrido em 28 novembro de 2016, que deixou 71 mortos e seis sobreviventes. Esse voo, de número 2933, transportava a equipe de futebol brasileira da Chapecoense de Santa Cruz de la Sierra, no Peru, para Medellín, na Colômbia.

(XI) GOVERNANÇA DA OACI - As discussões sobre governança da OACI, que teve sua imagem seriamente arranhada por denúncias acusações envolvendo a SG e o ex-presidente do Conselho,

deverão ser acompanhadas de perto. Cuidado também deverá ser tomado no que se refere à política de preenchimento das vagas técnicas da organização, em razão da enorme falta de objetividade e de transparência que grassam na OACI.

(XII) PNR - As negociações sobre o PNR deverão ser acompanhadas com atenção, de maneira a garantir que o tratamento já dado pelo Brasil aos outros países — compartilhamento de dados dos passageiros que deixam o território brasileiro — possa ter reciprocidade, com o correspondente compartilhamento de dados dos passageiros que chegam ao Brasil, e isso especialmente no caso de passageiros europeus.

(XIII) "Space Weather" Brasil - Seria de todo conveniente que o Brasil se lançasse, no futuro, como provedor regional para o "Space Weather", o que requererá o engajamento decisivo do DECEA, bem como de todo o Governo brasileiro, de forma a não deixar nosso país a reboque dessa tecnologia de ponta e tendo que pagar pelos serviços prestados pelos três provedores globais endossados pelo Conselho.

(XIV) ENCAMINHAMENTO DE QUESTÕES ÉTICAS NO ÂMBITO DA OACI - Como mencionei anteriormente, a OACI viu-se envolvida em alegações de má conduta e de má gestão. Elas afetaram seriamente a imagem da organização e tornaram patente a falta de um manual de ética, bem como de uma instância isenta capaz de investigar acusações contra a alta cúpula da organização. O Conselho debruça-se, agora, sobre uma política de “whistleblower”, por meio da qual eventuais delatores serão protegidos de perseguições e de retaliações, e sobre a incorporação das decisões relacionadas à ética no código de conduta interno da OACI. A Delegação deverá velar para que o assunto não venha a ser enfraquecido, colocando em risco a integridade e a reputação da OACI.

(XV) SEGURANÇA NO TRATAMENTO DAS INFORMAÇÕES E TI - A Delegação deverá acompanhar, cuidadosamente, os trâmites e as propostas para a reorganização da área de TI da OACI, tendo em vista o sério ataque cibernético sofrido pela organização, o qual veio à tona juntamente com as alegações de má conduta acima descritas. O Secretariado solicita, neste momento, cerca de US\$ 8 milhões adicionais ao orçamento para investir em atividades que melhorem seu desempenho na área de segurança da informação, o que tem gerado sérias críticas no âmbito do Conselho.

CONVENÇÃO SOBRE DIVERSIDADE BIOLÓGICA E SEUS PROTOCOLOS

37. A Convenção sobre a Diversidade Biológica, que entrou em vigor em maio de 1994, tem o objetivo de garantir a conservação da diversidade biológica global, a utilização sustentável desses recursos e a repartição justa e equitativa dos benefícios advindos da sua utilização. A Conferência das Partes (COP) reúne-se, atualmente, a cada dois anos. O Brasil foi sede da 8ª Conferência, que se realizou em Curitiba, em março de 2006. A 15ª COP, prevista para realizar-se na China, no final de 2020, foi adiada em razão da pandemia da Covid-19.

38. A Convenção sobre Diversidade Biológica abriga dois protocolos, a saber: (a) o Protocolo de Cartagena sobre Biossegurança, que tem o objetivo de regular a movimentação transfronteiriça de organismos vivos modificados resultantes da biotecnologia moderna (OGMs). O Brasil é parte ativa desse Acordo desde 2004; (b) o Protocolo de Nagoia sobre Acesso a Recursos Genéticos e Repartição Justa e Equitativa dos Benefícios Derivados de sua Utilização, adotado em 2010, cuja entrada em vigor deu-se 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 o ratificou.

39. Entre os órgãos subsidiários no âmbito da CDB, o principal é o Órgão Subsidiário de Assessoria Científica, Técnica e Tecnológica (SBSTTA), o qual, desde 2011, tem-se reunido em Montreal com periodicidade anual. Até o momento já foram realizadas 23 reuniões do SBSTTA. Ele tem por objetivo prover informações à COP, bem como aos demais órgãos acerca do estado da biodiversidade global. Em 2014, foi também criado 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-partes a tomar as medidas necessárias para dar eficácia ao acordo. As reuniões dessas duas instâncias, previstas para ocorrer em agosto de 2020, nesta cidade, também devem ser canceladas, como consequência da pandemia da Covid-19.

40. Durante minha gestão à frente da Delegação, foram realizadas duas Conferências das Partes da CDB: a COP 13, em dezembro de 2016, em Cancún, no México, e a COP 14, em novembro de 2018, em Sharm al Sheik, no Egito, durante as quais tive a honra de chefiar a Delegação brasileira e cuja designação muito agradeço. Além das COPs, foram realizadas, em Montreal, três reuniões do Órgão Subsidiário de Assessoria Científica, Técnica e Tecnológica (SBSTTA 21, 22 e 23).

41. Em linhas gerais, a atuação brasileira nos diferentes fóruns debaixo do guarda-chuva da CDB tem sido pautada pela defesa de uma abordagem equilibrada dos três objetivos da Convenção, quais sejam: a conservação da biodiversidade, o uso sustentável dos seus componentes e a repartição justa e equitativa dos benefícios financeiros de sua utilização, em linha com os preceitos do conceito de “desenvolvimento sustentável”. Uma vez que a maior parte das discussões de relevo no âmbito da CDB é marcada por divergências e por tensões latentes entre países desenvolvidos e países em desenvolvimento, o Brasil atua, em conjunto com outros países em desenvolvimento, especialmente com os do Grupo de Países Megabiodiversos Afins (LMMC), para atenuar os interesses econômicos que permeiam esse foro — especialmente relevantes para os países europeus, que almejam esconder sua política de subsídios à agricultura sob o manto ambiental. Os principais temas tratados no âmbito da CDB, no período em tela, foram: (a) o marco de biodiversidade pós-2020; (b) as relações entre biodiversidade e mudança do clima; (c) as relações entre biodiversidade e cultura; (d) a informação genética digital.

42. A concepção de um Marco Global Pós-2020 para a Diversidade Biológica é um dos temas em que a cisão “países desenvolvidos/países em desenvolvimento” se torna patente. No que tange à mobilização de recursos, por exemplo, os países desenvolvidos buscam flexibilizar a linguagem dos textos, esvaziando, na prática, a distinção entre países desenvolvidos e em desenvolvimento estabelecida pelo artigo 20 da CDB, o qual trata de recursos financeiros. A posição brasileira tem

sido, até o momento, a de defender essa distinção, de modo a garantir que o processo de elaboração do marco seja o mais transparente e inclusivo possível.

43. Os países desenvolvidos, sobretudo os europeus, vêm também defendendo que o Marco Global Pós-2020 para a Biodiversidade inclua compromissos voluntários das Partes, em formulação claramente inspirada nas contribuições nacionalmente determinadas no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima. Os objetivos de tais iniciativas são claros: (a) reduzir ou diluir o alcance de decisões anteriores da CDB, mediante a adoção de textos que ignoram ou alteram as diretrizes previamente acordadas; (b) reforçar e tornar obrigatórios, como se tivessem sido acordados, guias que jamais foram discutidos.

44. A discussão acerca da Informação Genética Digital ("Digital Sequence Information" - DSI) é de grande importância para o Brasil, pois lida com o tratamento e com o uso comercial das informações digitais de recursos genéticos obtidas a partir de acesso original a uma amostra física. A vingar o desejo candente dos países desenvolvidos, especialmente europeus, japoneses e coreanos, uma vez digitalizadas, o uso comercial ulterior dessas informações não mais ensejaria qualquer pagamento de benefícios aos países provedores dos recursos genéticos originais. Isso tornaria "letra morta" o Protocolo de Nagoia. Vale lembrar que já existem, atualmente, informações de DSI disponíveis na internet que não fazem referência ao país de origem do recurso genético.

45. A atuação da delegação brasileira tem sido a de enfatizar a importância do reconhecimento da DSI como parte da Convenção — e não ligada à OMPI, como desejariam os países desenvolvidos —, de modo a garantir a repartição justa e equitativa de benefícios com os países de origem dos recursos genéticos, em sua forma "in situ". Os países desenvolvidos, em contrapartida, consideram a obrigatoriedade da repartição de benefícios aplicável somente a "recursos genéticos tangíveis". O grupo técnico "ad hoc" AHTEG foi criado para discutir a questão. O tema das DSI deve ser tratado, novamente, na COP 15, prevista para realizar-se em Pequim, em 2021.

46. No contexto das discussões sobre biodiversidade e mudança do clima, a Delegação brasileira vem enfatizando que o foco principal de mitigação deve ser a redução de emissões das principais fontes, em particular as do setor energético. Busca-se, também, evitar a abordagem desequilibrada dos setores agrícola e florestal. No último SBSTTA (SBSTTA-23), o Secretariado da CDB exortou as Partes a apresentarem suas percepções sobre possíveis metas e indicadores acerca de interrelações e de interdependências entre biodiversidade e mudança do clima, como parte das negociações para o Marco Pós-2020.

47. O tema deverá ser amplamente discutido na próxima COP. Caberá à posição brasileira, em continuidade às negociações em curso, atentar para propostas que buscam avançar na CDB iniciativas que, pela diferente constelação de posições, não prosperam sob a UNFCCC.

48. O tema "Biodiversidade e cultura" tem sido dos mais controversos nas últimas reuniões, pois é assunto passível de introdução de elementos capazes de resultar em barreiras comerciais não tarifárias ou de subsídios que distorcem o comércio. É, portanto, mais um motivo de divergência entre países desenvolvidos e países em desenvolvimento. A posição brasileira tem sido a de explicitar que as iniciativas para o fortalecimento da relação entre cultura e biodiversidade não

podem ser usadas para a adoção desse tipo de barreira. Os países desenvolvidos, especialmente os da União Europeia, têm argumentado que a "CDB não é o foro adequado para essas considerações" e fazem todo o possível para eliminar qualquer menção a barreiras comerciais nas decisões.

49. Ressalte-se o renovado e intenso interesse dos países europeus em disfarçar, sob o manto de "conservação da biodiversidade, do solo, da água, das áreas úmidas, etc.", seus vultosos subsídios à agricultura (PAC), como forma de fugir aos controles da Organização Mundial do Comércio (OMC). A mesma estratégia é também evidente no caso da inclusão, na maioria dos documentos, de menções às "preocupações socioambientais", que são muitas vezes associadas a expressões como "especialmente as dos indígenas e das comunidades locais (IPLCs)". A definição de "comunidade local", relativamente inócua no caso da maioria dos países — já que se referem, nesse caso, a grupos a quilombolas e outras comunidades tradicionais — assume, no contexto europeu, outra dimensão, já que também englobaria, segundo seus defensores, os pequenos agricultores dos países da União Europeia, os quais, há vários séculos, dedicam-se ao cultivo da terra.

50. Permito-me indicar que o Brasil deve sempre ter claro esse subterfúgio, utilizado sobretudo por europeus para esconder suas reais intenções sob a máscara dos chamados "biocultural approaches". Sempre que possível, a Delegação brasileira deverá propor a inserção de textos que explicitem que as iniciativas no âmbito do tema "Cultura e Biodiversidade" não devem ser interpretadas ou usadas para apoiar ou acobertar barreiras não-tarifárias ao comércio.

51. No que se refere ao Protocolo e Cartagena, o Brasil atua, em parceria com países do Grupo de Cairns e a Argentina, para assegurar que as decisões tomadas com relação ao plantio (em áreas fronteiriças) e à exportação de "commodities" geneticamente modificadas não imponham barreiras à comercialização desses produtos. Os europeus, novamente, decerto porque não produzem esse tipo de OGMs, desejam impor medidas restritivas e punitivas aos países exportadores, servindo-se, para isso, dos artifícios já mencionados acima.

52. O Brasil ainda não é parte do Protocolo de Nagoia, mas segue com atenção as negociações, uma vez que esse acordo internacional já se encontra no Congresso Nacional e deverá seguir em breve para ratificação.

53. Sublinho que o Governo deve as contribuições integrais de 2019 e 2020 ao secretariado da Convenção (US\$ 462.924,38/ano) ou seja, um total de US\$ 925,848,76. Existe ainda pequeno saldo devedor de exercícios anteriores que monta a US\$ 26.301,38. Com o recente pagamento do saldo devedor junto ao Protocolo de Cartagena, tanto de 2019 quanto de 2020, o Brasil saldou sua dívida com esse instrumento internacional.

DESAFIOS NA AREA DA CDB E NO PROTOCOLO DE CARTAGENA

54. As negociações no âmbito da CDB têm demonstrado forte predominância dos interesses dos países europeus envolvidos, favorecida pela falta de isonomia por parte do Secretariado da

Convenção e por ausência de representantes diplomáticos com visão sobre comércio exterior dos países em desenvolvimento suscetíveis de aliar-se ao Brasil, sendo a Argentina uma exceção a esta regra. Nesse contexto, grande parte das discussões, no âmbito da CDB, podem caminhar para a manutenção do "status quo" pelo qual se rege a dicotomia Norte Global (rico e biologicamente fragmentado) e "Sul Global" (pobre economicamente e rico em biodiversidade).

55. Ao que tudo indica, a insistência no uso de expressões como "transformational change" ou como "theories of change" na agenda pós-2020 da CDB revela, claramente, o conjunto das mudanças almejadas pelos países desenvolvidos (europeus), a saber: (a) mudanças nos padrões de consumo, favorecendo o produtor local e vegano e substituindo, portanto, o consumo de produtos agropecuários provenientes de países tropicais; (b) mudanças nos padrões de produção dos países tropicais e ricos em biodiversidade, condenando-os ao papel de grandes mitigadores da mudança do clima e meros provedores de serviços ambientais para o planeta; (c) mudanças, no sentido da diminuição ou mesmo regressão, do potencial agroexportador dos países em desenvolvimento, resultando em proteção dos mercados dos países desenvolvidos. Haveria, assim, um "branqueamento" da política agrícola comum de subsídios à agricultura e de protecionismo dos europeus, disfarçando esses temas em "atividades para a preservação da biodiversidade".

56. Tendo em conta o ambiente politicamente difícil para a defesa das posições do Brasil na CDB, o futuro papel ambiental esperado do País (mitigador da mudança do clima e preservador da biodiversidade, sobretudo da Amazônia) e as restrições que serão induzidas, por meio da agenda de biodiversidade, às exportações agropecuárias nacionais, é de se esperar que o novo Marco Global, que determinará os parâmetros geopolíticos ambientais até 2050, contribua para a manutenção dos subsídios agrícolas europeus e para a pressão pelo conservacionismo das florestas tropicais.

57. Ressalte-se, nesse sentido, que a atuação da Delegação do Brasil para conter propostas indesejadas nas negociações em curso vê-se ainda mais dificultada pela presença de representantes da sociedade civil e pela força do discurso salvacionista adotado pela Convenção/União Europeia. Desse modo, torna-se essencial ter em mente a continuidade na formulação de contrapontos à visão hegemônica europeia dentro da CDB, tais como: (a) narrativa baseada nos preceitos do desenvolvimento sustentável, na urgência da inclusão social e demais elementos capazes de sensibilizar a sociedade civil nos países desenvolvidos, de modo a angariar apoio para a defesa das posições brasileiras (tal narrativa poderia até clamar por "transformational change", desde que este ocorra no sentido da plena implementação dos três objetivos da Convenção, do pleno atingimento do desenvolvimento sustentável e, possivelmente, de reparações históricas; (b) estratégia para adoção de "package deal", possivelmente abrangendo outros processos de negociação (comercial) em curso, durante a COP-15, uma vez que o Brasil provavelmente ver-se-á pressionado, seja pelos europeus, seja pelas organizações da sociedade civil presentes às reuniões (muitas das quais em perfeito alinhamento com o discurso europeu).

FUNDO MULTILATERAL DO PROTOCOLO DE MONTREAL SOBRE SUBSTÂNCIAS QUE DESTROEM A CAMADA DE OZÔNIO

58. 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 pela 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.

59. 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.

60. 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 84 ocasiões, nas quais aprovou projetos 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.

61. Um dos principais e mais recentes desdobramentos do Protocolo de Montreal é a adoção da Emenda de Kigali. Com o objetivo de estabelecer a relação entre a proteção do clima e da camada de ozônio, a Emenda de Kigali foi assinada naquela cidade africana por mais de 170 países em outubro de 2016, durante a 28ª Reunião das Partes do Protocolo de Montreal. Mais especificamente, a emenda visa à eliminação progressiva de hidrofluorcarbonetos (HFCs), reduzindo sua produção e consumo. Dado seu impacto nulo na depleção da camada de ozônio, os HFCs são usados atualmente como substitutos de hidroclorofluorcarbonetos (HCFCs) e clorofluorcarbonetos (CFCs). São, no entanto, poderosos gases de efeito estufa. Com a Emenda de Kigali, o Protocolo de Montreal incorpora ao seu conjunto normativo a preocupação com a mudança do clima, além do objetivo primordial da proteção à camada de ozônio. A emenda entrou em vigor em 1 de janeiro de 2019, tendo alcançado o número mínimo de ratificações (vinte). O Congresso brasileiro ainda não ratificou o instrumento.

62. Durante minha gestão, foram realizadas nesta cidade as reuniões do Fundo Multilateral de 77 a 84, com exceção da 79, que foi realizada em Bangkok. A participação brasileira, como de costume, contou com a expertise de funcionários do Ministério do Meio Ambiente, assegurando o andamento fluido da implementação de projetos no Brasil para a redução do uso de clorofluorcarbonos (CFCs) e hidroclorofluorcarbonos (HCFCs).

63. Além disso, ainda com relação ao tema da proteção da camada de ozônio, realizaram-se, em novembro de 2017, a 11ª Conferência das Partes da Convenção de Viena para a Proteção da Camada de Ozônio e a 29ª Reunião das Partes do Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio, que comemorou 30 anos da adoção do Protocolo. Como chefe de

delegação, discurssei no segmento de alto nível da Conferência sublinhando a consistência com a qual o Protocolo de Montreal vem alcançando seus objetivos ao longo dos mais de 30 anos de existência. Trata-se, de fato, de exemplo de efetividade do multilateralismo, com participação quase universal. Assim, destaquei que o do Protocolo de Montreal pode servir de exemplo para outros fóruns multilaterais sobre meio ambiente.

64. A 12ª Conferência das Partes do Protocolo de Montreal está prevista para acontecer de 23 a 27 de novembro de 2020, no Turcomenistão. Saliento, por oportuno, que a maior parte (cerca de 75%) das reuniões do Comitê Executivo do Protocolo é realizada em Montreal. As Reuniões das Partes, por sua vez, geralmente são realizadas em outras cidades, o que prejudica o seguimento dos temas e das negociações no âmbito do Protocolo pela Delegação Permanente em Montreal. Por essa razão, considero que seria importante que diplomata da Delegação (DELBRASMONT) pudesse acompanhar também as reuniões do Protocolo realizadas fora de Montreal.

65. Tão logo estejam disponíveis, informarei os montantes devidos pelo Brasil ao Protocolo de Montreal, tendo em vista as dificuldades de conseguir os dados no momento, em virtude da pandemia do Covid 19.