



# SENADO FEDERAL

## MENSAGEM (SF) Nº 18, DE 2023

(nº 120/2023, na origem)

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso IV, da Constituição, e com o art. 39, combinado com o art. 41 da Lei nº 11.440, de 2006, o nome do Senhor MICHEL ARSLANIAN NETO, Ministro de Primeira Classe da Carreira de Diplomata do Ministério das Relações Exteriores, para exercer o cargo de Delegado Permanente do Brasil junto à Organização de Aviação Civil Internacional, em Montreal, Canadá.

**AUTORIA:** Presidência da República

**DOCUMENTOS:**

[- Texto da mensagem](#)



[Página da matéria](#)

MENSAGEM Nº 120

Senhores Membros do Senado Federal,

Nos termos do art. 52, inciso IV, da Constituição, e do art. 39, combinado com o art. 41, da Lei nº 11.440, de 29 de dezembro de 2006, submeto à apreciação de Vossas Excelências a indicação do Senhor **MICHEL ARSLANIAN NETO**, Ministro de Primeira Classe da Carreira de Diplomata do Ministério das Relações Exteriores, para exercer o cargo de Delegado Permanente do Brasil junto à Organização de Aviação Civil Internacional, em Montreal, Canadá.

As informações relativas à qualificação profissional do Senhor **MICHEL ARSLANIAN NETO** seguem anexas, conforme documentos apresentados pelo Ministério das Relações Exteriores.

Brasília, 31 de março de 2023.

Brasília, 22 de Março de 2023

Senhor Presidente da República,

Em conformidade com o art. 52, inciso IV, da Constituição Federal, e com o disposto no art. 39, combinado com o art. 41, da Lei nº 11.440, de 29 de dezembro de 2006, submeto o nome de **MICHEL ARSLANIAN NETO**, ministro de primeira classe da carreira de diplomata do Ministério das Relações Exteriores, para exercer o cargo de delegado permanente do Brasil junto à Organização de Aviação Civil Internacional, em Montreal, por período não superior a 5 (cinco) anos consecutivos.

2. O atual ocupante do cargo, **NORBERTO MORETTI**, deverá ser removido no contexto da renovação periódica das chefias das Missões Diplomáticas brasileiras, prevista no art. 39 da Lei nº 11.440, de 29 de dezembro de 2006.

3. Encaminho, anexas, informações sobre o organismo internacional e curriculum vitae de **MICHEL ARSLANIAN NETO** para inclusão em Mensagem que solicito ser apresentada ao Senado Federal para exame por parte de seus ilustres membros.

Respeitosamente,

*Assinado eletronicamente por: Mauro Luiz Jecker Vieira*



Presidência da República  
Casa Civil

OFÍCIO Nº 146/2023/CC/PR

Brasília, na data da assinatura digital.

A Sua Excelência o Senhor  
Senador ROGÉRIO CARVALHO SANTOS  
Primeiro Secretário  
Senado Federal Bloco 2 – 2º Pavimento  
70165-900 Brasília/DF

**Assunto: Indicação de autoridade.**

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho Mensagem na qual o Senhor Presidente da República submete à consideração dessa Casa o nome do Senhor MICHEL ARSLANIAN NETO, Ministro de Primeira Classe da Carreira de Diplomata do Ministério das Relações Exteriores, para exercer o cargo de Delegado Permanente do Brasil junto à Organização de Aviação Civil Internacional, em Montreal, Canadá.

Atenciosamente,

RUI COSTA  
Ministro de Estado da Casa Civil  
da Presidência da República



Documento assinado eletronicamente por **Rui Costa dos Santos, Ministro de Estado da Casa Civil da Presidência da República**, em 04/04/2023, às 20:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade do documento pode ser conferida informando o código verificador **4101469** e o código CRC **46184C02** no site:  
[https://super.presidencia.gov.br/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://super.presidencia.gov.br/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00001.002895/2023-10

SUPER nº 4101469

Palácio do Planalto - 4º andar - Sala: 426

Telefone: 61-3411-1121

CEP 70150-900 Brasília/DF - <https://www.gov.br/planalto/pt-br>



# INFORMAÇÃO

## CURRICULUM VITAE

### MINISTRO DE PRIMEIRA CLASSE MICHEL ARSLANIAN NETO

CPF.: 014.034.077-70

ID.: 10646 MRE

1969 Filho de Leon Arslanian e Maud Lutterbach Arslanian, nasce em 5 de abril, no Rio de Janeiro/RJ

#### Dados Acadêmicos:

1993 Curso de Preparação à Carreira de Diplomata - IRBr  
1996 Ciências Econômicas pela Universidade Federal do Rio de Janeiro/RJ  
1998 Especialização em Integração Européia pelo Collège d'Europe, Unidade de Bruges, Bélgica  
2002 Curso de Aperfeiçoamento de Diplomatas - IRBr  
2008 Curso de Altos Estudos - IRBr, "A Liberalização do Comércio de Serviços do MERCOSUL: Estado Atual e Desafios" (conceito com louvor)

#### Cargos:

1994 Terceiro-secretário  
1999 Segundo-secretário  
2004 Primeiro-secretário, por merecimento  
2007 Conselheiro, por merecimento  
2012 Ministro de segunda classe, por merecimento  
2020 Ministro de primeira classe, por merecimento

#### Funções:

1994-98 Divisão do Mercado Comum do Sul, assistente  
1998-01 Missão junto à CEE, Bruxelas, terceiro e segundo-secretário  
2001-04 Delegação Permanente junto à ALADI e ao MERCOSUL, Montevidéu, segundo-secretário  
2004-08 Divisão de Serviços, Investimentos e Assuntos Financeiros, assistente e assessor  
2008-11 Missão junto à OEA, Washington, conselheiro  
2011-12 Gabinete do Ministro de Estado, assessor  
2013-16 Secretaria de Planejamento Diplomático  
2016-19 Departamento de Integração Econômica Regional, diretor  
2019-22 Departamento do Mercosul, diretor  
2022- Secretaria das Américas, secretário

#### Publicações:

2010 A liberalização do Comércio de Serviços do MERCOSUL, Editora FUNAG, Brasília  
2017 Integração econômica regional e negociações comerciais brasileiras: estado atual e desafios. Com César Yip. Cadernos de Política Exterior, v. 3, n. 5, pp. 205-228.  
2022 MERCOSUL na Casa dos 30. Com Kassius Diniz da Silva Pontes. Revista Interesse Nacional. Edição 59. Out-Dez

#### Condecorações:

2010 Ordem do Mérito Aeronáutico, Oficial  
2011 Medalha do Pacificador  
2013 Ordem de Rio Branco, Grande Oficial  
2022 Ordem do Rio Branco, Grã-Cruz

**FERNANDO PERDIGÃO**  
Chefe da Divisão do Pessoal

**MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES**  
**Secretaria de Comércio Exterior e Assuntos Econômicos**  
**Departamento de Promoção de Serviços e de Indústria**  
**Divisão de Negociação e Promoção de Serviços**

**ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL**



**INFORMAÇÃO OSTENSIVA**

**Março - 2023**

<b>DADOS BÁSICOS</b>	
Nome oficial:	Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)
Países membros:	193 países
Ano de fundação:	1944
Ano de adesão do Brasil:	1944 (membro fundador)
Sede:	Montreal (Canadá)
Principais órgãos:	Assembleia-Geral, Conselho e Secretariado.
Principais chefias:	<p>Presidente do Conselho: Sr. Salvatore Sciacchitano (Itália), mandato 2023-2025.</p> <p>Secretário-Geral da OACI: Sr. Juan Carlos Salazar (Colômbia), mandato 2021-2024.</p>
Representante da OACI no Brasil:	Não há representante residente no Brasil. O Escritório Regional da OACI para América do Sul tem sede em Lima, Peru.



## PERFIS BIOGRÁFICOS

### **Salvatore Sciacchitano (Itália) Presidente do Conselho da OACI**



O Conselho elege seu Presidente por um mandato de três anos, podendo ser reeleito para um segundo mandato. O italiano Salvatore Sciacchitano é o sexto e atual presidente do Conselho da OACI, eleito em 25 de novembro de 2019 e reeleito para um segundo mandato (2023-2025), durante a 41ª Assembleia da OACI (27 de setembro a 7 de outubro de 2022).

No momento de sua reeleição, em suas palavras de agradecimento, o presidente afirmou que deverá continuar a levar adiante sua agenda de modernização da OACI no próximo triênio, para o benefício de todos os Estados Membros e da comunidade global de aviação. Ressaltou a importância de trabalhar por uma Organização capaz de gerar resultados concretos nos planos da segurança operacional, da segurança contra atos ilícitos e da sustentabilidade.

Sciacchitano opera na área da aviação civil há 42 anos. Possui mestrado em Engenharia de Telecomunicações pela Universidade de Catânia (Itália) e formação avançada em aviação em instituições como a própria OACI e a Universidade de Cranfield (Inglaterra). Atuou como Diretor-Geral da Autoridade de Aeronavegabilidade Italiana (RAI), como Diretor-Geral Adjunto da Autoridade de Aviação Civil Italiana (ENAC) e como Secretário Executivo da Conferência Europeia de Aviação Civil (ECAC). Em 2019 foi nomeado representante da Delegação da Itália junto à OACI. Já recebeu as seguintes distinções: Prêmio Lifetime Achievement, da Air Transport News (2017); Prêmio de Distinção Pessoal da Flight Safety Foundation - Mediterrâneo

(2016); Diploma Paul Tissandier, da Federação Aeronáutica Internacional (2009); e o Prêmio “Golden AOPA” da italiana AOPA (2006). É fluente em italiano, inglês e francês e possui conhecimento básico de espanhol.

**Juan Carlos Salazar (Colômbia)**  
**Secretário-Geral da OACI**



O Secretário-Geral da OACI é o chefe do Secretariado e o principal executivo da Organização responsável pela direção geral do trabalho do Secretariado. O Secretário-Geral fornece liderança a uma equipe especializada que trabalha no campo da aviação civil internacional. O Secretário-Geral atua como Secretário do Conselho da OACI e é responsável perante aquele órgão como um todo. Seguindo as políticas estabelecidas, executa as funções atribuídas pelo Conselho e faz relatórios periódicos sobre o andamento das atividades do Secretariado.

O Secretariado é constituído por cinco divisões principais: Direção da Navegação Aérea, Direção dos Transportes Aéreos, Direção da Cooperação Técnica, Direção dos Assuntos Jurídicos e Relações Externas e Direção da Administração e Serviços. O Secretário-Geral também é diretamente responsável pela gestão e desempenho efetivo do trabalho das atividades atribuídas ao Gabinete do Secretário-Geral relacionadas a Finanças, Planejamento Estratégico, Coordenação e Parcerias, Supervisão Interna, Ética e Comunicações e sete Escritórios Regionais.

O Conselho da OACI nomeou Juan Carlos Salazar, da Colômbia, como o novo Secretário-Geral da Organização para um mandato de três anos, com início em 1º de agosto de 2021.

## DADOS GERAIS

A Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) foi criada pela Convenção de Chicago, realizada em 1944, nos Estados Unidos. Com sede em Montreal, Canadá, tem escritórios em todos os continentes. O órgão é ligado à Organização das Nações Unidas (ONU) e conta atualmente com 193 países-membros.

### Histórico

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

A Convenção de Chicago foi ratificada pelo Brasil em 26 de março de 1946 e sua promulgação ocorreu por meio do Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. Em seus 96 artigos e 19 Anexos, estabelece os princípios gerais do Sistema de Aviação Civil Internacional, utilizados até os dias atuais. Prevê os direitos e as obrigações de todos os Estados Contratantes, sugere a adoção de padrões e práticas internacionais recomendadas (*Standards and Recommended Practices* - SARPs) para regular a navegação aérea, recomenda aos Estados Contratantes que estabeleçam serviços e instalações de navegação aérea e propõe que se facilite o transporte aéreo mediante a redução de trâmites alfandegários e de imigração. A Convenção reconhece o princípio da soberania exclusiva e absoluta de todo Estado sobre o espaço aéreo correspondente a seu território e estabelece que não se poderá explorar nenhum serviço aéreo internacional regular sobre o território de um Estado Contratante ou para o interior deste sem o seu consentimento prévio.

A Convenção de Aviação Civil Internacional entrou em vigor no dia 4 de abril de 1947, quando foi atingido o número de ratificações necessárias (26 Estados). Antes disso, entre agosto de 1945 e abril de 1947, permaneceu em operação uma Organização Internacional Provisória de natureza técnica e consultiva com propósitos de colaboração no campo da aviação civil internacional nomeada Organização Provisória de Aviação Civil Internacional (OPACI).

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

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

Para cumprir o último objetivo, foi acordado subdividir a superfície da terra em regiões com distintos e específicos problemas de navegação de naturezas semelhantes. Um exemplo típico deste processo é ilustrado por uma comparação entre a "Região do Atlântico Norte (NAT)", onde a preocupação principal com navegação é relativa a voos internacionais de longo alcance, e a "Europa-mediterrânea (EUR)", onde a coordenação das operações trans-europeias com voos domésticos e o tráfego internacional de curto alcance constituem o maior problema.

Uma vez criadas as regiões, foi necessário providenciar órgãos capazes de ajudar os Estados na resolução dos seus problemas de acordo com suas especificidades regionais. Foi acordada, portanto, para melhor alcançar esses

objetivos, a criação de Escritórios Regionais a serem localizados nas próprias regiões ou o mais perto possível da região de atuação.

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

## **Finalidades**

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

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

- a) assegurar o desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil internacional;
- b) fomentar técnicas de desenho e utilização de aeronaves para fins pacíficos;
- c) estimular a utilização do espaço aéreo, das instalações aeroportuárias e dos serviços de navegação aérea para a aviação civil internacional;
- d) atender à necessidade de um transporte aéreo seguro, regular, eficaz e econômico;
- e) evitar desperdício econômico em razão da concorrência excessiva;
- f) assegurar que os Estados membros tenham seus direitos respeitados e que cada país tenha a oportunidade de explorar empresas de transporte aéreo internacional;

- g) evitar a discriminação entre os Estados membros;
- h) promover a segurança de voo na navegação aérea internacional; e
- i) impulsionar o desenvolvimento da aeronáutica civil internacional em todos os seus aspectos.
- h) servir de foro prioritário para solução de controvérsias entre seus membros acerca da interpretação do alcance da Convenção de Chicago.

Atualmente, a OACI trabalha para alcançar sua visão de desenvolvimento seguro e sustentável da aviação civil por meio da cooperação entre os seus Estados membros em torno dos seguintes objetivos estratégicos:

1. Segurança contra atos ilícitos (security) - melhorar a segurança global da aviação civil;
2. Segurança de voo (safety) - melhorar a segurança operacional da aviação civil;
3. Proteção ao meio ambiente - minimizar os efeitos prejudiciais da aviação civil mundial sobre o meio ambiente;
4. Capacidade de navegação aérea e eficiência – aumentar a capacidade e melhorar a eficiência do sistema de aviação civil mundial;
5. Desenvolvimento econômico do transporte aéreo – promover o desenvolvimento de um sistema de aviação civil economicamente sólido e viável.

## **Estrutura**

De acordo com os termos da Convenção de Chicago (1944) que a constituiu, a Organização é composta por uma Assembleia, um Conselho de associação limitada com vários órgãos subordinados e um Secretariado.

### *a) Assembleia*

Poder máximo da Organização. Fixa as diretrizes que a orientam, assim como analisa o trabalho realizado no período anterior e planeja as atividades para os três anos seguintes. É constituída por todos os Estados contratantes, contando atualmente com 193 Estados-membros, que se reúnem a cada três anos e, extraordinariamente, em qualquer época, por convocação do Conselho ou a pedido de dez Estados Contratantes. Cada Estado Contratante tem direito a um voto, e as decisões são tomadas por maioria simples, salvo disposição da Convenção de Chicago em contrário.

Entre 27 de setembro a 7 de outubro de 2022, realizou-se, em Montreal, a 41ª Sessão da Assembleia Geral da OACI, mais recente assembleia da Organização.

#### *b) Conselho*

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

Como órgão regulador, o Conselho dirige o trabalho da Organização e dispõe de órgãos que se reportam a ele. O Conselho adota os SARPs (“Standards and Recommended Practices – Padrões e Práticas Recomendadas”) a serem incluídos nos Anexos da Convenção de Chicago; atua como árbitro no caso de litígios entre Estados Contratantes em situações que possam prejudicar o desenvolvimento da navegação aérea internacional; e, em caráter geral, toma as medidas necessárias para manter a segurança e a regularidade do transporte aéreo internacional.

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

Para o triênio 2023-2025, foram eleitos membros do Conselho, nos termos do artigo 50 da Convenção de Chicago, os 36 países a seguir:

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

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

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

Argentina, Áustria, Egito, Islândia, Índia, México, Nigéria, Arábia Saudita, Singapura, África do Sul, Espanha e Venezuela.

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

Bolívia, Chile, El Salvador, Guiné Equatorial, Etiópia, Gana, Jamaica, Malásia, Mauritânia, Catar, Coreia do Sul, Romênia, Emirados Árabes Unidos e Zimbábue.

Ressalte-se a representatividade latino-americana e caribenha no Conselho. São oito Estados, ocupando os seguintes assentos:

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

2º Grupo – Argentina, México e Venezuela;

3º Grupo – Bolívia, Chile, El Salvador e Jamaica.

### Estrutura do Conselho:

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

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

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

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

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

- Comitê sobre Interferência Ilícita na Aviação Civil Internacional e suas Instalações e Serviços: trata do desenvolvimento de métodos para melhorar a segurança contra atos que ponham em risco a aviação civil;



- Comitê Jurídico: trata do estudo e desenvolvimento de novos instrumentos jurídicos do interesse da coletividade dos Estados, bem como do aperfeiçoamento dos já existentes; e

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

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

Dos 19 Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, 16 referem-se a questões de navegação aérea.

Cabe à Comissão de Navegação Aérea:

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

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

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

### *c) Secretariado*

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

Atualmente, o Secretário-Geral da OACI é o colombiano Juan Carlos Salazar, eleito pelo Conselho para mandato de três anos iniciado em janeiro de 2021.

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

#### Estrutura do Secretariado:

O Secretariado é composto por cinco escritórios (bureaux): Bureau de Navegação Aérea; Bureau de Transporte Aéreo; Bureau Jurídico; Bureau de Assistência Técnica/Administração; e Bureau de Serviços.

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

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

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

Chicago. As funções do Departamento Jurídico também incluem a cooperação e coordenação de atividades legais com as Nações Unidas e outras organizações internacionais;

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

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

#### *d) Escritórios Regionais*

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

- Escritório da África Oriental e Sul da África, situado em Nairóbi, Quênia;
- Escritório da África Ocidental e da África Central, situado em Dacar, Senegal;
- Escritório da Ásia e do Pacífico, situado em Bangkok, Tailândia;
- Escritório da Europa e do Atlântico Setentrional, situado em Paris, França;
- Escritório da América do Norte, América Central e do Caribe, situado na Cidade do México, México;
- Escritório do Oriente Médio, situado no Cairo, Egito; e
- Escritório da América do Sul, situado em Lima, Peru.

## **ORÇAMENTO E CONTRIBUIÇÕES FINANCEIRAS**

O orçamento da OACI para o triênio 2023-2025, aprovado durante a 41ª Sessão da Assembleia da Organização (Montreal, 27/09-07/10/22), priorizou as atividades relacionadas com os objetivos estratégicos — proteção contra atos ilícitos e facilitação; segurança de voo (operacional); proteção ambiental; capacidade de navegação aérea e eficiência; desenvolvimento econômico do transporte aéreo — em relação às atividades administrativas e de suporte.

Além disso, a elaboração do referido orçamento levou em conta o fato de que apenas as contribuições obrigatórias dos Estados não serão suficientes para financiar o plano de trabalho da OACI para o triênio considerado. Será necessário, portanto, fazer uso de fontes de custeio adicionais, tais como o Fundo Gerador de Receitas Auxiliares (ARGF) e as contribuições voluntárias dos Estados. Um atento monitoramento dos aportes provenientes dessas fontes de recursos adicionais deverá ser implementado com vistas a evitar a necessidade de qualquer elevação das contribuições obrigatórias dos Estados.

No sentido de otimizar a captação e, sobretudo, a utilização dos recursos de custeio, a OACI deverá realizar, no triênio 2023-2025, uma profunda revisão dos seus atuais sistemas de gestão, bem como das ferramentas empregadas para a geração de relatórios internos. Deverá, igualmente, atualizar e reforçar os sistemas relacionados com a segurança do fluxo de informação no âmbito da organização, de modo a impedir vazamentos e outros acidentes informáticos semelhantes.

São os seguintes os principais números, em dólares canadenses, do orçamento da OACI para o triênio 2023-2025 aprovado durante a 41ª Sessão da Assembleia Geral da organização:

a) Despesas (dólar canadense)

<i>Objetivos estratégicos</i>	2023	2024	2025	Total
Segurança operacional	32.825.000	34.178.000	34.881.000	101.884.000
Capacidade de navegação aérea e eficiência	21.460.000	22.241.000	22.630.000	66.331.000
Proteção contra atos ilícitos e facilitação	14.906.000	15.491.000	16.064.000	46.461.000
Desenvolvimento econômico do transporte aéreo	4.952.000	5.113.000	5.256.000	15.321.000
Proteção ambiental	6.877.000	6.983.000	7.351.000	21.211.000
Programa de suporte	13.909.000	14.398.000	16.215.000	44.522.000
Gestão e Administração	14.062.000	14.658.000	15.101.000	43.821.000

<b>Total de despesas autorizado</b>	117.032.000	117.704.000	122.824.000	357.560.000
-------------------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

b) Custeio (dólar canadense)

<i>Fontes dos recursos</i>	2023	2024	2025	Total
Contribuições dos Estados	103.920.000	104.566.000	109.665.000	318.151.000
Reembolso do fundo AOSC (Cooperação Técnica)	1.829.000	1.856.000	1.877.000	5.562.000
Transferências do saldo do fundo ARGF	8.082.000	8.082.000	8.081.000	24.245.000
Receitas diversas	780.000	780.000	780.000	2.340.000
<b>Total</b>	117.032.000	117.704.000	122.824.000	357.560.000

*Orçamento: maiores contribuintes*

Dez maiores contribuintes de 2022, em ordem decrescente:

- 1º Estados Unidos
- 2º China
- 3º Japão
- 4º Alemanha
- 5º Reino Unido
- 6º França
- 7º Coreia do Sul
- 8º Itália
- 9º Canadá
- 10º Federação Russa

Obs: O Brasil ocupa atualmente a 13ª posição no ranking dos maiores contribuintes para a OACI.

## **O BRASIL NA OACI**

A posição do Brasil na OACI tem sido de liderança, justificada pela importância do país no transporte aéreo internacional. Participa desde sempre do Grupo 1 do Conselho da OACI, além de integrar os Comitês de Transporte Aéreo, Finanças, Cooperação Técnica, Proteção Ambiental, Jurídico e diversos painéis. Cabe ressaltar, ademais, a presença de 10 brasileiros no Secretariado da Organização. Dois deles ocupam cargos de Diretoria (D1): Jane Hupe, Vice-Diretora de Meio Ambiente; e Fabio Rabbani, Diretor Regional da OACI para América do Sul.

## **SUSTENTABILIDADE**

Um tema que tem ganhado crescente espaço e mobilizado particular atenção do Brasil na OACI é o da sustentabilidade e mudança do clima. Destacam-se, nesse contexto, os trabalhos em torno do Esquema de Redução e Compensação de Emissões da Aviação Internacional (CORSIA, sigla em inglês). Trata-se do primeiro acordo setorial de redução e compensação de emissões de gases de efeito estufa, tendo por objetivo limitar as emissões do setor a partir de 2021. Cabe notar que as emissões provenientes da aviação civil internacional não são abordadas no âmbito da Convenção do Clima e do Acordo de Paris, nem tampouco pelas contribuições nacionalmente determinadas (NDCs, sigla em inglês) estabelecidas pelos países signatários deste último tratado. A assembleia da OACI decidiu desenvolver esquema global baseado em medidas de mercado (“market-based measures”, MBM), em complemento às ações levadas a cabo pelas empresas em uma cesta de medidas tecnológicas, energéticas e operacionais para combater a mudança do clima e mitigar as emissões do setor.

A implementação do CORSIA dá-se em três etapas: piloto (2021 a 2023); primeira fase (2024 a 2026); e segunda fase (2027 a 2035). Nas duas primeiras, a participação dos Estados é facultativa, sendo, porém, obrigatória na terceira para todos aqueles cuja participação na aviação internacional foi igual ou superior a 0.5% das atividades do setor aéreo internacional em 2018 e para companhias aéreas neles baseadas que operem rotas em que os aeroportos de partida e chegada se localizem em Estados participantes do Esquema.

Ao longo das negociações que resultaram na adoção do CORSIA, a delegação brasileira atuou no sentido de que a regulamentação não limitasse

indevidamente o potencial de crescimento do mercado aéreo de países em desenvolvimento como o Brasil.

Outro tema prioritário para o governo brasileiro refere-se à Meta Aspiracional de Longo Prazo (LTAG, sigla em inglês) para a redução de emissões na aviação internacional. A 41ª Assembleia da OACI adotou LTAG de emissões líquidas zero de carbono até 2050. O LTAG não atribui obrigações ou compromissos específicos na forma de metas de redução de emissões a Estados individuais. Em vez disso, reconhece que as circunstâncias especiais de cada Estado e respectivas capacidades (por exemplo, o nível de desenvolvimento, maturidade dos mercados de aviação, crescimento sustentável de sua aviação internacional, transição justa e prioridades nacionais de desenvolvimento do transporte aéreo) informarão a capacidade de cada Estado contribuir para o LTAG dentro de seu próprio prazo nacional.

Cada Estado contribuirá para alcançar a meta de maneira social, econômica e ambientalmente sustentável e de acordo com suas circunstâncias nacionais. Nesse sentido, a atuação do Brasil a respeito da LTAG na OACI busca construir consenso político de que atingir o LTAG será impossível sem o adequado acesso, pelos Estados e setor privado de países em desenvolvimento, a fontes de financiamento, em especial para produção de combustíveis sustentáveis de aviação (SAFs) em escala global.

## **IMPACTO DA COVID-19 E RECUPERAÇÃO DO SETOR AÉREO**

A pandemia de COVID-19 teve impacto significativo sobre a aviação civil, com uma redução global de aproximadamente 50% dos assentos oferecidos pelas companhias aéreas. Em 2020, o tráfego de passageiros diminuiu 60% em relação ao ano anterior.

No âmbito da OACI, o Conselho criou força-tarefa voltada para a recuperação do setor (Council Aviation Recovery Task Force – CART), que teve por objetivo identificar e recomendar prioridades e políticas consideradas estratégicas para os Estados e a indústria aérea com vistas à retomada do crescimento das operações no setor de aviação e à preparação do setor para mundo pós-COVID, tornando-o mais resiliente a eventuais futuros choques.

As estimativas atuais apontam para um quadro de recuperação: segundo a OACI, “a demanda voltará rapidamente aos níveis anteriores à pandemia na maioria dos destinos no primeiro trimestre” de 2023. A Organização calcula

que, até o fim deste ano, o número de viajantes será cerca de 3% superior ao de 2019, e espera que o mesmo aumente até 4% acima deste ano em 2024.

### **Atos Brasil-OACI**

<b>Título</b>	<b>Data de Celebração</b>	<b>Status</b>	<b>Publicação (D.O.U)</b>
Ajuste Complementar para Cooperação Técnica Celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e a Organização de Aviação Civil Internacional, Fundamentado no Acordo Básico de Assistência Técnica entre o Brasil e a Organização das Nações Unidas, suas Agências Especializadas e a Agência Internacional de Energia Atômica, de 29 de dezembro de 1964, para Implementar a Capacitação Institucional e Técnica da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária no Planejamento e Gestão da Infra-Estrutura Aeroportuária	18/11/2004	Em Vigor	02/12/2004
Emenda ao Ajuste Complementar ao Acordo Básico de Assistência Técnica entre a ONU e a AIEA, para Implementar Projetos de Pesquisa e treinamento em Aviação Civil, de 21/12/1995. Emenda nº 03 Nota nº 02.	12/04/2001	Em Vigor	03/05/2001



Emenda ao Ajuste Complementar ao Acordo Básico de Assistência Técnica entre a ONU e a AIEA para Implementar Projetos de Pesquisa e Treinamento em Aviação Civil, de 21/12/1995. Emenda nº 02 Nota nº 01.	12/04/2001	Em Vigor	03/05/2001
Emenda ao Ajuste Complementar ao Acordo Básico de Assistência Técnica entre o Brasil e a Organização das Nações Unidas, suas Agências Especializadas e a AIEA, para Implementar Projetos de Pesquisa e Treinamento em Aviação Civil, de 21/12/1995, entre o Governo da República Federativa do Brasil e a Organização de Aviação Civil Internacional	11/12/1998	Em Vigor	21/01/1999
Ajuste Complementar ao Acordo Básico de Assistência Técnica entre o Brasil e a Organização das Nações Unidas, suas Agências Especializadas e a AIEA, para Implementar Projetos de Pesquisas e Treinamento em Aviação Civil	21/12/1995	Em Vigor	25/01/1996

### Atos Multilaterais

<b>Título</b>	<b>Data de Celebração</b>	<b>Status</b>	<b>Publicação (D.O.U)</b>
Protocolo para Emenda à Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves	04/04/2014	Tramitação MRE	
Acordo Relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais	07/12/1944	Em promulgação/Casa Civil	

Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas a Danos Causados por Aeronaves, a Terceiros, a Flor do Solo e Protocolo Adicional.	29/05/1933	Em Vigor	14/03/1950
Protocolos Relativos a uma Emenda ao Artigo 50(a) e ao Artigo 56 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional	06/10/2016	Em Ratificação	
Estatuto da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), aprovado por meio da Resolução AE/02-01, durante a Segunda Assembleia-Geral Extraordinária da Comissão	01/10/2009	Situação especial	
Acordo Multilateral de Céus Abertos da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC)	08/11/2012	Em Vigor	07/08/2019
Acordo Constitutivo da Organização Sul-Americana de Navegação Aérea e Segurança Operacional (OMR)	09/12/2009	Tramitação MRE	
Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis e Protocolo à Convenção Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico	16/11/2001	Em Vigor	16/05/2013
Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional	28/05/1999	Em Vigor	28/09/2006
Acordo para a Implementação do Sistema regional para a Vigilância da Segurança Operacional	14/12/1998	Tramitação Ministérios/Casa Civil	
Protocolo sobre o Texto Autêntico em Seis Idiomas da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago,1944)	01/10/1998	Tramitação MRE	

Emenda ao Estatuto da CLAC, Resolução A 13-1 (Ampliação da Área Geográfica da CLAC para a Incorporação de Outros Estados da América)	24/07/1998	Em Ratificação	
Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais entre os Governos da República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Chile, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai.	17/12/1996	Em Vigor	06/05/1999
Resolução A12-5 - Emendas ao Estatuto da CLAC, aprovadas pela XII Assembleia Ordinária	08/11/1996	Em Ratificação	
Protocolo Relativo ao Texto Autêntico Quinquilíngue do Convênio sobre Aviação Civil Internacional (Chicago 1944)	29/09/1995	Em Vigor	28/05/1999
Protocolo relativo a uma Emenda à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago 1944)	29/09/1995	Em Ratificação	
Protocolo Relativo a uma Emenda ao Artigo 50 (a) da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.	26/10/1990	Em Vigor	13/08/2003
Protocolo Relativo a uma Emenda ao Artigo 56 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional	06/10/1989	Em Vigor	24/08/2005
Protocolo para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos que Prestem Serviço à Aviação Civil Internacional	24/02/1988	Em Vigor	03/06/1998
Protocolo Relativo à Emenda ao Artigo 3 bis da Convenção sobre Aviação Civil Internacional de 1944. (Inclui o Relatório Final da 25ª Assembleia Geral Extraordinária da OACI).	10/05/1984	Em Vigor	23/04/1999

4ª Assembléia da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil - CLAC - (Resoluções A4-1 e A4-3). (Modifica o Artigo 13 e introduz o Artigo 12-bis no Estatuto da CLAC)	05/12/1980	Em Ratificação	
Protocolo de Emenda - Artigo 83 Bis - à Convenção de Aviação Civil de Chicago, 07 de Dezembro de 1944.	06/10/1980	Em Vigor	14/08/1998
Acordo sobre Cooperação Técnico-Operativa entre os Aproveitamentos de Itaipu e Corpus.	19/10/1979	Em Vigor	05/11/1979
Protocolo que Modifica a Convenção sobre os Danos Causados a Terceiros, na Superfície, por Aeronaves Estrangeiras.	23/09/1978	Em Vigor	22/11/1999
Protocolo sobre o Texto Autêntico Quadrilíngue da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago 1944).	30/09/1977	Em Vigor	20/04/2000
Protocolo relativo a uma Emenda à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944).	30/09/1977	Em Vigor	18/11/1999
Protocolos Adicionais nº 1 e nº 2 que Modificam a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional. Concluída em Varsóvia, em 12 de Outubro de 1929, Emendado pelo Protocolo da Haia, de 28 de Setembro de 1955.	25/09/1975	Em Vigor	08/12/1998

Protocolo de Montreal nº 4 que Modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional. Concluída em Varsóvia, em 12 de Outubro de 1929, Emendada pelo Protocolo da Haia, de 28 de Setembro de 1955.	25/09/1975	Em Vigor	08/12/1998
Protocolo Adicional nº 3 que Modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional. (Concluída em Varsóvia, em 12/10/29, Emendada pelo Protocolo da Haia, de 28 de Setembro de 1955).	25/09/1975	Em Ratificação	
Protocolo Relativo a uma Emenda (Artigo 48(a)) à Convenção de Aviação Civil Internacional	15/09/1975	Em Vigor	05/10/1977
Protocolo Relativo a uma Emenda do Artigo 50a da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.	16/10/1974	Substituído	11/02/1981
Estatuto da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC)	14/12/1973	Em Vigor	27/01/1976
Acordo Multilateral de Busca e Salvamento (SAR)	10/05/1973	Em Vigor	18/10/2019
Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil	23/09/1971	Em Vigor	22/06/1973
Protocolo Relativo a uma Emenda ao Artigo 56 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.	07/07/1971	Em Vigor	05/10/1977
Protocolo Relativo a uma Emenda ao Artigo 50a da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.	12/03/1971	Em Vigor	26/10/1973

Protocolo que Modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional.	08/03/1971	Substituído	
Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves.	16/12/1970	Em Vigor	28/02/1972
Protocolo sobre o texto autêntico Trilingüe da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago,1944).	24/09/1968	Em Vigor	02/06/1999
Protocolo de Emenda ao Artigo 50a, da Convenção de Aviação Civil Internacional.	21/06/1961	Substituído	15/08/1969
Convenção Relativa a Certificados de Navegabilidade de Aeronaves Importadas.	22/04/1960	Tramitação MRE	
Acordo Multilateral Relativo a Direitos Comerciais sobre Serviços Aéreos Não Regulares.	30/04/1956	Tramitação MRE	
Protocolo de Emenda À Convenção de Varsóvia de 1929 para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional.	28/09/1955	Em Vigor	28/06/1965
Protocolo Relativo à uma Emenda (Artigo 45) à Convenção de Aviação Civil Internacional	14/06/1954	Em Vigor	15/03/1962
Protocolo Relativo a Certas Emendas (Artigos 48a, 49e e 61, à Convenção de Aviação Civil Internacional	14/06/1954	Em Vigor	09/03/1962
Convenção Relativa aos Danos Causados a Terceiros na Superfície por Aeronaves Estrangeiras.	07/10/1952	Em Vigor	27/05/1963

Convenção Relativa ao Reconhecimento Internacional de Direitos sobre Aeronaves.	19/06/1948	Em Vigor	01/09/1953
Protocolo Relativo a Uma Emenda (Artigo 93 Bis) à Convenção de Aviação Civil Internacional.	27/05/1947	Em Vigor	09/01/1950
Convenção de Aviação Civil Internacional (Ato da Conferência Internacional de Aviação Civil)	07/12/1944	Em Vigor	12/09/1946
Acordo Provisório sobre Aviação Civil Internacional.	07/12/1944	Em Vigor	22/01/1946
Protocolo Adicional à Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas a Danos Causados por Aeronaves, a Terceiros na Superfície	29/09/1938	Em Vigor	14/03/1950
Convênio para a Unificação de Regras Relativas ao Abalroamento Aéreo.	19/09/1938	Tramitação MRE	
Convenção sobre Trânsito de Aviões	19/06/1935	Superado	
Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras Relativas a Penhora Conservatória de Aeronaves (Atos da III Conferência de Direito Privado Aéreo).	29/05/1933	Em Vigor	14/04/1939
Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas a Danos Causados por Aeronaves, a Terceiros, a Flor do Solo e Protocolo Adicional.	29/05/1933	Em Vigor	14/03/1950
Convenção para a Unificação de Certas Normas Relativas ao Transporte Aéreo Internacional e Protocolo Adicional	12/10/1929	Em Vigor	05/12/1931
Convenção sobre Aviação Comercial.	20/02/1928	Superado	

Convenção Internacional para Regulamentação da Navegação Aérea.	13/10/1919	Superado	
---	------------	----------	--