

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

**PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA
DELEGAÇÃO PERMANENTE DO BRASIL JUNTO À ORGANIZAÇÃO DA
AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL**

Candidato: MICHEL ARSLANIAN NETO

PERFIL DO CANDIDATO



Embaixador Michel Arslanian Neto

Nascido em 1969, no Rio de Janeiro, o embaixador Michel Arslanian Neto é graduado em Ciências Econômicas pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Em 1994, concluiu o Curso de Preparação à Carreira de Diplomata, no Instituto Rio Branco, e foi nomeado Terceiro-Secretário. Em 1998, concluiu especialização em Integração Europeia, no Collège d'Europe, na Bélgica. Apresentou, em 2008, tese de conclusão do Curso de Altos Estudos do Instituto Rio Branco, intitulada “A Liberalização do Comércio de Serviços do MERCOSUL: Estado Atual e Desafios”, tendo sido aprovado “com louvor”.

Na Secretaria de Estado, em Brasília, foi assistente da Divisão do Mercado Comum do Sul (1994-1998), subchefe da Divisão de Serviços, Investimentos e Assuntos Financeiros (2004-2008), assessor do Gabinete do Ministro de Estado (2011-2013), coordenador-geral de Planejamento Político e Econômico da Secretaria de Planejamento Diplomático (2013-2016), diretor do Departamento de Integração Econômica Regional (2016-2019), diretor do Departamento de MERCOSUL e Integração Regional (2019- abril de 2022) e diretor do Departamento do MERCOSUL (abril de 2022 – julho de 2022). Exerceu a função de Secretário das Américas de 25 de julho de 2022 a 24 de janeiro de 2023.

Nos anos de 2004 e 2010, foi coordenador do Núcleo de Apoio à Presidência *Pro Tempore* Brasileira do MERCOSUL. De 2015 a 2017, integrou a Banca Examinadora da prova de Português do Concurso de Admissão à Carreira de Diplomata.

No exterior, serviu na Missão do Brasil junto à Comunidade Econômica Europeia (1998-2001), na Delegação Permanente do Brasil junto à ALADI e ao MERCOSUL (2001-2004) e na Missão do Brasil junto à OEA (2008-2011). Em 2016, realizou missão transitória na Embaixada do Brasil em Iaundê, no Cameroun.

ASPECTOS DA ATUAÇÃO BRASILEIRA NA OACI

I – Principais áreas de atuação da Organização Internacional (ou Organizações Internacionais) sob responsabilidade do posto

A OACI trata de aspectos técnicos, econômicos, ambientais e jurídicos da aviação civil internacional, ocupando-se sobretudo de temas relativos à segurança operacional, à segurança contra interferências ilícitas, à proteção ambiental e à assistência e cooperação técnica. O objetivo da OACI é estabelecer “os princípios e técnicas da navegação aérea internacional e de promover o planejamento e o desenvolvimento do transporte aéreo internacional”, orientada por algumas metas, tais como corresponder às necessidades da população mundial em matéria de transporte aéreo seguro, regular, eficiente e acessível; encorajar avanços tecnológicos de aeronaves para fins pacíficos; e garantir aos Estados-membros oportunidades iguais na exploração de seu potencial aéreo. Nas duas últimas décadas, incorporou o objetivo de sustentabilidade da aviação internacional.

A OACI cumpre seu mandato sobretudo mediante o estabelecimento e a atualização de “padrões e práticas recomendadas para a aviação civil internacional” (“Standard and Recommended Practices” ou SARPs, na sigla em inglês). Busca cumprir seus objetivos também por meio de auditorias da capacidade dos Estados-membros de adotar e aplicar medidas de supervisão dos entes regulados (especialmente operadores aéreos e aeroportos) nas áreas de segurança operacional (“safety”) e segurança contra atos de interferência ilícita (“security”) em cumprimentos das referidas SARPs. A Organização também conta com importantes mecanismos de cooperação e assistência técnica aos Estados-membros.

II – Temas de particular interesse do Brasil na organização, com indicação dos posicionamentos nacionais vigentes e aspectos mais sensíveis (principais objetivos brasileiros no encaminhamento dos debates e tomada de decisões);

Sustentabilidade da aviação civil internacional: o tema ocupa lugar central na agenda da OACI e requer particular atenção e empenho negociador da Delegação do Brasil. Em 2022, houve importantíssimos desdobramentos, em particular no que tange à mudança do clima: a realização da primeira revisão periódica do Esquema de Compensação e Redução de Emissões de Carbono da Aviação Internacional (CORSIA); e o estabelecimento de um objetivo aspiracional global de longo prazo para a redução das emissões da aviação internacional (LTAG), a saber o compromisso de descarbonização líquida da aviação internacional até 2050. No âmbito do CORSIA, o Brasil foi um dos artífices da bem-sucedida revisão do mecanismo, que permitiu praticamente eliminar grave potencial de distorção competitiva no mercado da aviação civil internacional em desfavor de empresas aéreas como aquelas baseadas no Brasil. No tocante ao LTAG, a atuação do Brasil contribuiu para que o compromisso de descarbonização líquida da aviação internacional até 2050 incluisse o reconhecimento de que as circunstâncias especiais e respectivas capacidades de cada Estado-membro deverão ser consideradas na definição de como cada um colaborará, em seu próprio cronograma nacional, para a consecução – coletiva – do Objetivo.

Nesse tema, cabe especial menção a combustíveis sustentáveis de aviação (SAFs, na sigla em inglês): há consenso de que, no curto e no médio prazos, o vetor mais promissor para alcançar o LTAG é o uso de SAFs. A projetada realização da Terceira Conferência sobre Combustíveis Alternativos de Aviação (CAAF/3) em novembro de 2023 visa a revisar a “Visão OACI 2050 para os SAFs” e a adotar um marco global que promova a produção e consumo daquele tipo de

combustível. Nos trabalhos preparatórios da CAAF/3, a Delegação tem sublinhado a necessidade de consulta ampla aos Estados-membros da OACI e de acordar-se marco global sobre SAFs que reflete e respeite a imensa variedade de capacidades e circunstâncias nacionais na matéria. Tem enfatizado, ainda, o imperativo de que o nível de ambição de tais recomendações e os meios de implementação guardem estrita correlação.

Segurança operacional (“safety”): o Brasil tem mantido posição ativa e propositiva neste que é um dos objetivos estratégicos da OACI, buscando contribuir para a solidez técnica das decisões adotadas. Além da adoção das SARPs, a Organização conta com plano estratégico global na matéria e conduz auditorias para monitorar a implementação de tais padrões e práticas recomendadas. Com o apoio do Brasil, a 41^a Assembleia aprovou a edição 2023-2025 do Plano Global de Segurança Operacional da Aviação (GASP) e a sétima edição do Plano Global de Navegação Aérea (GANP). Outro instrumento essencial na promoção da segurança operacional da aviação internacional é o Programa Universal de Auditoria de Supervisão de Segurança Operacional (USOAP). A mais recente auditoria do Programa no Brasil foi realizada em 2018 e dedicou-se à área específica de investigação de acidentes aéreos. Na ocasião, a nota atribuída foi 95,15% de conformidade com os protocolos internacionais na matéria, um dos melhores níveis de segurança operacional do mundo.

Segurança contra atos de interferência ilícita (“security”): também constitui um objetivo estratégico da OACI e também é promovida por meio de planos globais (“Plano Global de Segurança da Aviação Civil” – GAsEP) e programas de auditoria (Auditoria Universal de Segurança-USAP). A mais recente auditoria no Brasil ocorreu em maio de 2019. Na ocasião, a nota atribuída pela OACI foi de 83%, desempenho considerado muito bom na comparação com os demais Estados-membros. Uma área de crescente importância no que tange à segurança na aviação é a segurança cibernética. A Delegação contribuiu substancialmente para os debates que levaram à criação, em 2021, do Comitê ad hoc de Coordenação de Cibersegurança, ainda em fase de instalação, bem como apoiou a criação do Painel de Cibersegurança (CYSECP), que conta com participação de técnico brasileiro.

Facilitação do transporte aéreo internacional: vertente da OACI voltada a auxiliar os Estados a maximizarem a eficiência e agilidade de seus procedimentos de controle de fronteira, sem prejuízo dos mais elevados padrões de segurança em aeroportos e a bordo de aeronaves. Nesse contexto, a Delegação participou das discussões do Conselho da OACI que resultaram na aprovação, em 2022, da Emenda 29 ao Anexo 9 à Convenção de Chicago. Foram inseridos e/ou atualizados dispositivos sobre emergências de saúde pública, segurança de viagens e documentos comprobatórios de saúde, voos de socorro e repatriação, facilitação do transporte aéreo de pessoas com deficiência, assistência a vítimas de acidentes aéreos e suas famílias, tráfico de pessoas e dados do “Passenger Name Record” (PNR). A emenda elevou da categoria de “prática recomendada” (“recommended practice”) à categoria de padrão (“standard”) a obrigação dos Estados de estabelecer legislação, normas ou políticas para assistência das vítimas de acidente aéreo e de seus familiares. A medida contou com o firme e vocal apoio da Delegação, no entendimento de que a OACI deve realizar ação robusta no que tange à assistência a vítimas de acidentes aéreos e seus familiares, inclusive à luz do fato de que a sociedade civil brasileira o exige crescentemente.

Cooperação e assistência técnica, treinamento e capacitação: o governo brasileiro, por meio da ANAC e do DECEA, promove diferentes iniciativas de capacitação e treinamento para países em desenvolvimento de diferentes regiões, especialmente com os países africanos de língua

oficial portuguesa - PALOP. Em 2022, foi formalizada a participação do País no Programa de Assistência, Capacitação e Treinamento da OACI sobre SAF (ACT-SAF). Tem atuado também para consolidação do Bureau de Cooperação Técnica e apoio à Implementação (TCC) como o principal veículo da OACI nas ações de assistência e cooperação técnicas da Organização.

Retomada da aviação civil no contexto pós-pandêmico: durante a pandemia de Covid-19, foram estabelecidas instâncias na OACI para enfrentar os impactos da doença na aviação internacional e contribuir com os esforços de retomada do setor, que contaram com ativa participação da Delegação do Brasil. Força-Tarefa de Recuperação da Aviação do Conselho da OACI (CART) foi estabelecida em março de 2020 e elaborou, já em junho daquele ano, princípios e recomendações concentradas, em boa medida, na gestão de risco sanitário e facilitação de viagens. Um marco nos esforços da OACI em favor da retomada segura da aviação internacional foi a Conferência de Alto Nível da OACI sobre a Covid-19 (HLCC), realizada em outubro de 2021. Deu contribuição relevante para mitigar o problema da excessiva multiplicidade e imprevisibilidade de regras sanitárias para ingresso de passageiros nos territórios dos Estados-membros da OACI, além de ajudar a evidenciar às autoridades sanitárias em muitos países a necessidade de melhor conciliar gestão de risco epidemiológico com a retomada das viagens aéreas internacionais. Em dezembro de 2022, com o apoio da Delegação do Brasil, o Conselho da OACI aprovou proposta de continuação dos trabalhos do CART.

III – Calendário de atividades, com referência a ciclos de governança, conferências e outros debates de interesse no futuro próximo (2023);

- “Small Group” do Comitê de Clima e Meio Ambiente (CEC) responsável pela preparação da Terceira Conferência sobre Combustíveis Alternativos de Aviação – CAAF/3.

Local e data: Montreal (sede da OACI), reuniões regulares em modo presencial e virtual.

- 229ª sessão do Conselho (fase de Comitês): 8 a 19 de maio de 2023

- 229ª sessão do Conselho (reuniões do Conselho): 12 a 23 de junho de 2023

Local: Montreal (sede da OACI).

- Global Aviation Gender Summit 2023

Local e data: Madri, Espanha, de 5 a 7 de julho de 2023.

- Evento Pré-CAAF/3 – evento preparatório para a Terceira Conferência sobre Combustíveis Alternativos de Aviação – CAAF/3. Dividido em dois momentos: “stocktaking” e consultas sobre políticas e finanças

Local e data: Montreal (sede da OACI), dias 11 e 12 de julho para o “stocktaking” e dia 13 de julho para as consultas sobre políticas e finanças.

- Evento Pré-CAAF/3 (Consultas Políticas) – evento preparatório para a Terceira Conferência sobre Combustíveis Alternativos de Aviação – CAAF/3. Em princípio, consulta com os Estados membros da OACI

Local e data: Montreal (sede da OACI), em setembro de 2023 (datas ainda não definidas).

- 230ª sessão do Conselho (fase de Comitês): 25 de setembro a 6 de outubro de 2023

- 230ª sessão do Conselho (reuniões do Conselho): 30 de outubro a 10 de novembro de 2023

Local: Montreal (sede da OACI).

- Terceira Conferência sobre Combustíveis Alternativos de Aviação – CAAF/3

Local e data: Dubai, Emirados Árabes Unidos, dias 21 a 24 de novembro de 2023.

- Simpósio Drone Enable 2023

Local e data: Montreal (sede da OACI), 5 a 7 de dezembro de 2023.

IV – Grupos de interesse e coalizões de países que atuam nos diversos temas nas organizações sob alcada do posto, assim como indicação da participação brasileira nesses grupos/coalizões; A atuação do Brasil no âmbito da OACI não se dá, na maior parte dos casos, por meio de coalizões. O País apresenta um perfil de certa forma singular, por, ao mesmo tempo, ter importância significativa na aviação civil internacional e ainda enfrentar alguns desafios do mundo em desenvolvimento e apresentar grande potencial a desenvolver em seu setor aéreo. Seu perfil mais desenvolvido na aviação civil o exclui de tratamentos diferenciados conferidos, na Organização, a, entre outros, certos países da região latino-americana, como no âmbito do CORSIA, o que termina por trazer desafios, por exemplo, para a articulação de esforços no âmbito do GRULAC na OACI em matéria ambiental. Neste campo, o Brasil articula-se permanentemente com outros grandes países em desenvolvimento. No tratamento de todos os itens da agenda da OACI, a Delegação mantém constante e construtivo diálogo com todas os demais interlocutores relevantes e, frequentemente, tem papel decisivo na construção de consensos.

V – Situação do pagamento das contribuições aos Organismos de interesse e outras possíveis pendências brasileiras relacionadas aos mandatos em particular (e.g. cumprimento de decisões, realização de visitas/inspeções).

A partir de 01/01/2023, a contribuição brasileira devida é de CAD\$ 1.069.960,00 e US\$ 551.192,00 (as contribuições à OACI são denominadas nas duas moedas). Os valores preliminarmente previstos para 2024 são CAD\$ 1.060.299,00 e US\$ 570.930,00 e, para 2025, CAD\$ 1.129.111,00 e US\$ 581.663,00. A contribuição brasileira diminuiu de 2,27% do valor total do orçamento, no triênio anterior, para 1,56%, no atual.

VI – Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB), seus Protocolos e Fundo Multilateral do Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio

Ademais dos assuntos ligados à aviação, a Delegação ocupa-se, embora em menor escala, de temas afetos à Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB), a seus dois protocolos (Protocolo de Cartagena sobre a Movimentação Transfronteiriça de Organismos Geneticamente Modificados e o Protocolo de Nagoia de Acesso e Repartição de Benefícios), bem como do Fundo Multilateral para a Implementação do Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio. Em linhas gerais, o Brasil defende que a proteção da biodiversidade somente será sustentável no longo prazo por meio da implementação equilibrada dos três objetivos ou pilares da Convenção: conservação da diversidade biológica global, utilização sustentável dos recursos genéticos e repartição justa e equitativa dos benefícios derivados da sua utilização anteriormente referidos. No período janeiro de 2021-março de 2023, a principal tarefa dos Estados-parte da CDB foi a preparação da COP-15, concluída em Montreal, de 7 a 19 de dezembro de 2022. Suas principais decisões foram relacionadas: a) ao Marco Global de Biodiversidade Pós-2020; b) à mobilização de recursos para implementar a CDB, inclusive financiamento aos países em desenvolvimento; e c) ao sequenciamento genético digital.

O Fundo Multilateral do Protocolo de Montreal, criado em 1990, tem como objetivo auxiliar países em desenvolvimento a eliminarem ou reduzirem a produção e consumo de substâncias que destroem a camada de ozônio. O Fundo é administrado por um Comitê Executivo (ExCom), encarregado, inter alia, de elaborar regras de avaliação e aprovar programas e projetos

domésticos elegíveis para o recebimento de recursos financeiros. A pandemia de Covid-19 praticamente impossibilitou as reuniões do ExCom em 2020 e 2021, e, apenas em 2022, o órgão voltou a reunir-se presencialmente em Montreal, por duas vezes. Nessas ocasiões, foram tratados temas de alocação de recursos do Fundo Multilateral aos vários projetos de conversão tecnológica já aprovados.

MAPA ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL DO MRE (PEI-MRE) 1

VISÃO

Ser reconhecida pela sociedade como uma organização capacitada a maximizar a geração de benefícios concretos para a população brasileira e a contribuir mais intensivamente para o desenvolvimento nacional, por meio de atuação diplomática no mais alto padrão de excelência.

MISSÃO

Planejar e executar com excelência a Política Externa definida pela Presidência da República, com vistas a promover, defender e representar os interesses do Brasil em suas relações internacionais, bem como prestar serviços consulares de qualidade ao cidadão no exterior.

VALORES

Profissionalismo. Sentido de Missão. Excelência. Integridade.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONAIS

1. Ampliar as parcerias políticas e a inserção econômica competitiva do Brasil no mundo, com foco na prosperidade da sociedade brasileira.
2. Promover a imagem e cultura do Brasil no exterior.
3. Promover serviços consulares de qualidade.
4. Ampliar a influência do Brasil nos processos decisórios internacionais.
5. Fortalecer relações bilaterais e com blocos regionais.
6. Intensificar a promoção dos produtos, da imagem e da cultura brasileiros no exterior
7. Aperfeiçoar a oferta e a qualidade dos serviços de assistência a cidadãos brasileiros no exterior.
8. Aprimorar práticas de governança, gestão e transparência.

¹ O mapa estratégico institucional do Ministério das Relações Exteriores (MRE) foi estabelecido no âmbito do Planejamento Estratégico Institucional do MRE (PEI-MRE), iniciado em janeiro de 2020. O planejamento estratégico dos postos se alinha ao PEI-MRE que, por sua vez, está alinhado ao PPA 2020-2023.

MAPA ESTRATÉGICO DA DELEGAÇÃO PERMANENTE DO BRASIL JUNTO À OACI

VISÃO

Ser reconhecida pela sociedade como uma organização capacitada a maximizar a geração de benefícios concretos para a população brasileira e a contribuir mais intensamente para o desenvolvimento nacional, por meio de atuação diplomática do mais alto padrão de excelência junto à Organização da Aviação Civil Internacional.

MISSÃO DO POSTO

Executar com excelência a Política Externa Brasileira, com vistas a promover os interesses do Brasil junto à Organização da Aviação Civil Internacional, bem como prestar apoio à participação do Brasil no âmbito da Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB) e do Fundo Multilateral para a Implementação do Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio

VALORES

Profissionalismo. Sentido de Missão. Excelência. Integridade.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

1. Promover a imagem e os interesses da aviação civil internacional do Brasil nas diversas instâncias da OACI e nas distintas vertentes de atuação da Organização, em particular naquelas referentes a segurança de voo, segurança contra interferências ilícitas, proteção ambiental e cooperação e assistência técnica.
2. Orientar-se pelo propósito de atender às necessidades da população brasileira e mundial em matéria de transporte aéreo seguro, regular, eficiente, sustentável e acessível.
3. Manter perfil elevado de atuação, nos planos diplomático e técnico, para que as atividades da OACI proporcionem condições adequadas para o desenvolvimento da aviação civil internacional do Brasil, atendidos critérios bem fundamentados de segurança operacional, segurança contra ilícitos e sustentabilidade. Nesse contexto, evitar a adoção de medidas que limitem indevidamente a participação de mercado e o potencial de expansão do setor de aviação civil internacional do Brasil.
4. Em matéria de segurança operacional, trabalhar para a consecução do objetivo, fixado na 41ª Assembleia da OACI (2022), de alcançar um cenário sem fatalidades para as operações de aviação comercial até 2030.
5. Em matéria de segurança contra atos ilícitos, buscar conciliar a imprescindível preocupação securitária com medidas que facilitem e agilizem cada vez mais as viagens.
6. No tocante à proteção ambiental, reforçar o papel da OACI como vetor de promoção do desenvolvimento sustentável da aviação civil, em linha com a posição adotada pelo Brasil no âmbito do regime multilateral sobre meio ambiente e mudança do clima. Nesse contexto, empenhar-se pela correta implementação do Esquema de Compensação e Redução de

Emissões de Carbono da Aviação Internacional (CORSIA, na sigla em inglês) e pelo cumprimento da meta aspiracional global de longo prazo (LTAG, na sigla em inglês), fixada na última Assembleia da OACI, de zerar a emissão líquida de dióxido de carbono da aviação civil até 2050, nos termos da Resolução A41-22.

7. Contribuir para elevar a visibilidade política, a densidade substantiva e a organicidade das iniciativas, projetos e atividades da OACI no cumprimento do objetivo estratégico de desenvolvimento sustentável da aviação civil.
8. Apoiar a OACI em seus esforços de contribuir para a retomada do setor de transporte aéreo no contexto pós-pandêmico, buscando-se também melhorar o planejamento de preparação e resposta a novos eventos de saúde pública que afetem a aviação internacional.
9. Contribuir para manter e ampliar os programas de cooperação e assistência técnica oferecidos pela Organização, em particular para países em desenvolvimento. Reforçar a presença do Brasil nesta vertente, tanto como receptor quanto como prestador de cooperação.
10. Apoiar o aprimoramento das práticas de governança, gestão e transparência da Organização. Buscar reforçar a presença brasileira no Secretariado da Organização.
11. Aprofundar os contatos políticos e a cooperação com os demais Estados-membros e observadores, nas áreas sob mandato da OACI, em caráter complementar ao relacionamento bilateral entre o Brasil e esses países.
12. Contribuir para a permanente coordenação entre as áreas de governo diretamente envolvidas em aviação civil – Ministério das Relações Exteriores, Ministério de Portos e Aeroportos, Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e Comando da Aeronáutica (Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA) –, e a interação com os segmentos da sociedade interessados, como empresas aéreas, aeroportos, fabricantes de aeronaves, passageiros e associações de familiares de vítimas de acidentes aéreos.
13. Continuar a atuar estreitamente com os representantes da ANAC e DECEA, integrantes da Delegação do Brasil junto à OACI, e, no que couber, com autoridades das duas entidades no Brasil.
14. Nos temas de competência da Delegação que transcendem a OACI, prestar apoio à participação do Brasil nas negociações e eventos realizados no âmbito da Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB) e de seus dois protocolos (Protocolo de Cartagena sobre a Movimentação Transfronteiriça de Organismos Geneticamente Modificados e o Protocolo de Nagoia de Acesso e Repartição de Benefícios), bem como nas atividades relacionadas ao Fundo Multilateral para a Implementação do Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio.

15. Dar visibilidade às boas práticas e iniciativas do Brasil e da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA) no campo da biodiversidade.

TEMAS PRINCIPAIS E RESPECTIVAS METAS

As metas do presente planejamento estratégico estão distribuídas, inicialmente, pelos cinco objetivos estratégicos da OACI para o triênio 2023-2025, tal como estabelecidos pelo Conselho da Organização: segurança operacional; capacidade e eficiência da navegação aérea; segurança da aviação e facilitação; desenvolvimento econômico do transporte aéreo; e proteção do meio ambiente. Agregam-se, em seguida, metas sobre os seguintes temas adicionais da OACI: cooperação e assistência técnica; e governança, gestão e transparência. Ao final, incluem-se metas sobre os outros dois assuntos, além da OACI, de que se ocupa a Delegação: a Convenção sobre Biodiversidade Biológica; e o Fundo Multilateral para a Implementação do Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio.

I – SEGURANÇA OPERACIONAL

i) Metas prioritárias da gestão do candidato

- Participar ativamente das instâncias da OACI responsáveis pela promoção da segurança operacional da aviação civil internacional, tema coberto, entre outros, pelos Anexos 1 (Licença de Pessoal), 6 (Operação de Aeronaves), 8 (Aeronavegabilidade) e 13 (Investigação de Incidentes e Acidentes de Aeronaves) da Convenção de Chicago, que criou a OACI.
- Nesse contexto, participar substantivamente da elaboração e atualização dos Padrões e Práticas Recomendadas (SARPs, na sigla em inglês) na matéria, bem como acompanhar o trabalho de monitoramento do grau de implementação das referidas SARPs pelos Estados-membros, em particular no que se refere ao Brasil.
- Acompanhar a implementação da edição 2023-2025 do Plano Global de Segurança Operacional da Aviação (GASP, na sigla em inglês), cuja meta primordial é reduzir continuamente o risco de fatalidades associadas a acidentes aeronáuticos e orientar a elaboração dos planos nacionais e regionais de segurança operacional.
- Contribuir para a atualização regular e acompanhar a implementação do Programa Universal de Auditoria de Supervisão de Segurança Operacional (USOAP, na sigla em inglês), que busca levar à efetiva implementação das normas de segurança operacional nos Estados-membros, por meio de atividades como auditorias, workshops e validação das medidas corretivas nacionais.
- Acompanhar e contribuir, no que couber, para o processo de adequação do Brasil às conclusões da próxima auditoria do Programa no País, a ser realizada nos meses de maio e junho do corrente ano (a última foi em 2018).
- Realizar trabalho técnico e diplomático para buscar consenso entre os Estados-membros sobre a elaboração e atualização das SARPs e do GASP, a fim de contribuir para a aplicação de normas e práticas o mais alinhadas possível na aviação civil internacional, evitando-se os riscos, as dificuldades e os entraves que adviriam da aplicação de múltiplas regras, distintas entre si, pelos Estados-membros.

- Incentivar a contínua implementação pelo Brasil das SARPs e a adequação dos planos e programas nacionais ao disposto nas referidas SARPs, no GASP e nas respectivas atualizações.

ii) Indicadores para mensurar o cumprimento das metas

- Número de iniciativas relacionadas a segurança operacional adotadas pelo Brasil em Montreal.
- Número de iniciativas relacionadas a segurança operacional adotadas pela OACI.
- Número de comunicações da Delegação com relato de contatos, reuniões e gestões no âmbito do OACI e com representantes dos demais Estados junto àquela Organização.
- Número de comunicações da Delegação com análises e informações gerais sobre o tema.
- Número de comunicações da Delegação com relato de interlocução mantida com segmentos da sociedade brasileira, como representantes de empresas aéreas, aeroportos, fabricantes de aeronaves, passageiros e associações de familiares de vítimas de acidentes aéreos.
- Número de notas expedidas para o Secretariado e demais Delegações junto à OACI.
- Número de visitas de delegações do Brasil.

II – CAPACIDADE E EFICIÊNCIA DA NAVEGAÇÃO AÉREA

i) Metas prioritárias da gestão do candidato

- Participar ativamente das instâncias da OACI responsáveis pela modernização da infraestrutura de navegação aérea e dos aeroportos, assim como pela elaboração de novos procedimentos para otimizar o funcionamento do sistema de aviação, temas cobertos pelos Anexos 11 (Serviços de Tráfego Aéreo), 14 (Aeroportos) e 19 (Gestão da Segurança Operacional) da Convenção de Chicago.
- Nesse contexto, participar substantivamente da elaboração e atualização dos Padrões e Práticas Recomendadas (SARPs, na sigla em inglês) na matéria, bem como acompanhar o trabalho de monitoramento do grau de implementação das referidas SARPs pelos Estados-membros, em particular no que se refere ao Brasil.
- Acompanhar a implementação da sétima edição do Plano Global de Navegação Aérea (GANP, na sigla em inglês) e participar do processo de revisão do GANP, cuja oitava edição será apresentada na 42a Assembleia da OACI e terá como foco o gerenciamento digital das informações, a conectividade global da comunidade aeronáutica e a segurança cibernética.
- Realizar trabalho técnico e diplomático para buscar consenso entre os Estados-membros sobre a elaboração e atualização das SARPs e do GANP, a fim de contribuir para a aplicação de normas

e práticas o mais alinhadas possível na aviação civil internacional, evitando-se os riscos, as dificuldades e os entraves que adviriam da aplicação de múltiplas regras, distintas entre si, pelos Estados-membros.

- Incentivar a contínua implementação pelo Brasil das SARPs e a adequação dos planos e programas nacionais ao disposto nas referidas SARPs, no GANP e nas respectivas atualizações.

ii) Indicadores para mensurar o cumprimento das metas

- Número de iniciativas relacionadas a capacidade e eficiência da navegação aérea adotadas pelo Brasil em Montreal.
- Número de iniciativas relacionadas a capacidade e eficiência da navegação aérea adotadas pela OACI.
- Número de comunicações da Delegação com relato de contatos, reuniões e gestões no âmbito do OACI e com representantes dos demais países junto àquela Organização.
- Número de comunicações da Delegação com análises e informações sobre o tema.
- Número de comunicações da Delegação com relato de interlocução mantida com segmentos da sociedade brasileira, como representantes de empresas aéreas, aeroportos, fabricantes de aeronaves, passageiros e associações de familiares de vítimas de acidentes aéreos.
- Número de notas expedidas para o Secretariado e demais Delegações junto à OACI.
- Número de visitas de delegações do Brasil.

III – SEGURANÇA DA AVIAÇÃO E FACILITAÇÃO

i) Metas prioritárias da gestão do candidato

- Apoiar a implementação e participar das revisões do Plano Global de Segurança da Aviação Civil (GASEP, na sigla em inglês), que orienta Estados, setor privado e outros atores no aprimoramento da segurança contra atos de interferência ilícita (como atentados terroristas), buscando, entre outros, desenvolver uma cultura de segurança, capacitar recursos humanos e aperfeiçoar os recursos tecnológicos e promover a inovação.
- Participar substantivamente da elaboração e atualização dos Padrões e Práticas Recomendadas (SARPs, na sigla em inglês) na matéria e apoiar a implementação e participar das revisões da Auditoria Universal de Segurança (USAP), criada na sequência dos ataques às torres gêmeas em 2001, cujo objetivo é monitorar a implementação das referidas SARPs, previstas, sobretudo, no Anexo 17 da Convenção de Chicago.

- Buscar assegurar o tratamento transversal do tema da segurança cibernética nos foros da Organização, entre outras medidas, mediante o pleno e tempestivo funcionamento do Comitê *Ad Hoc* de Coordenação de Cibersegurança e a revisão da Estratégica de Cibersegurança da Aviação pelo Painel de Cibersegurança (CYSEP, na sigla em inglês).
- Engajar-se na agenda de facilitação do transporte aéreo internacional, com vistas a maximizar a eficiência dos procedimentos de controle de fronteira, sem prejuízo dos mais elevados padrões de segurança em aeroportos e a bordo de aeronaves.
- Dar atenção especial à implementação da Emenda 29 ao Anexo 9 (Facilitação) da Convenção de Chicago, aprovada em 2022, que atualizou dispositivos sobre emergências de saúde pública, repatriação, facilitação de transporte aéreo de pessoas com deficiência, assistência a vítimas de acidentes aéreos e suas famílias, tráfico de pessoas e dados do “Passenger Name Record” .
- Realizar trabalho técnico e diplomático para buscar consenso entre os Estados-membros sobre a elaboração e atualização das SARPs e do GASeP, a fim de contribuir para a aplicação de normas e práticas o mais alinhadas possível na aviação civil internacional, evitando-se os riscos, as dificuldades e os entraves que adviriam da aplicação de múltiplas regras, distintas entre si, pelos Estados-membros.
- Incentivar a contínua implementação pelo Brasil das SARPs e a adequação dos planos e programas nacionais ao disposto nas referidas SARPs, no GASeP e nas respectivas atualizações.

ii) Indicadores para mensurar o cumprimento das metas

- Número de iniciativas relacionadas a segurança da aviação e facilitação adotadas pelo Brasil em Montreal.
- Número de iniciativas relacionadas a segurança da aviação e facilitação adotadas pela OACI.
- Número de comunicações da Delegação com relato de contatos, reuniões e gestões no âmbito do OACI e com representantes dos demais países junto àquela Organização.
- Número de comunicações da Delegação com análises e informações sobre o tema.
- Número de comunicações da Delegação com relato de interlocução mantida com segmentos da sociedade brasileira, como representantes de empresas aéreas, aeroportos, fabricantes de aeronaves, passageiros e associações de familiares de vítimas de acidentes aéreos.
- Número de notas expedidas para o Secretariado e demais Delegações junto à OACI.
- Número de visitas de delegações do Brasil.

IV – DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO TRANSPORTE AÉREO

i) Metas prioritárias da gestão do candidato

- Participar, ativamente, do Grupo de Trabalho sobre a liderança da OACI em matéria de desenvolvimento econômico do transporte aéreo (“Small Group on ICAO’s Leadership in Economic Development of Air Transport”), com vistas à elaboração de recomendações ao Conselho sobre iniciativas que conduzam ao aperfeiçoamento e à otimização da conectividade aérea global e regional e à modernização da estrutura regulatória do setor aéreo, considerando medidas que, a exemplo do que ocorre no Brasil, promovam maior liberalização do transporte aéreo internacional de carga e de passageiros, flexibilizem os critérios de propriedade e controle de empresas aéreas, de modo a permitir maior concorrência no setor.
- Participar ativamente das reuniões do Comitê de Transporte Aéreo (ATC) e contribuir para a adoção de medidas que favoreçam o desenvolvimento de um sistema de aviação civil internacional economicamente viável e dotado de maior eficiência, transparência, com maior acesso a financiamento a custos adequados para infraestrutura aeronáutica, transferência de tecnologia e capacitação institucional e de pessoal técnico.
- Apoiar as iniciativas da OACI que visam à coleta e divulgação de dados da aviação internacional, bem como à melhoria dos recursos e da capacidade dos Estados em análise de dados, incluindo “big data”, para tomada de decisões e formulação de políticas baseadas em evidências.
- Acompanhar o trabalho e manter contato periódico com os especialistas brasileiros integrantes dos painéis técnicos vinculados ao Comitê de Transporte Aéreo que discutem temas relacionados ao desenvolvimento econômico da aviação civil, a saber, Painel de Regulação do Transporte Aéreo (ATRP), Painel de Análise e Dados da Aviação (ADAP), Painel de Economia Aeroportuária (AEP) e Painel de Serviços Econômicos de Navegação Aérea (ANSEP).

ii) Indicadores para mensurar o cumprimento das metas

- Número de comunicações da Delegação com relato de contatos, reuniões e gestões no âmbito do OACI e com representantes dos demais Estados junto àquela Organização.
- Número de comunicações da Delegação com análises e informações sobre o tema.
- Número de comunicações da Delegação com relato de interlocução mantida com segmentos da sociedade brasileira, como representantes de empresas aéreas, aeroportos, fabricantes de aeronaves, passageiros e associações de familiares de vítimas de acidentes aéreos.

V – PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE

i) Metas prioritárias da gestão do candidato

- Acompanhar e incentivar a correta implementação do Esquema de Compensação e Redução de Emissões de Carbono da Aviação Civil (CORSIA, na sigla em inglês), que em 2023 conclui sua

fase piloto e de 2024 a 2026 estará em sua primeira fase de implementação, de caráter ainda voluntário.

- Encorajar a OACI e seus Estados-membros, em particular o Brasil, a trabalhar conjuntamente para o cumprimento da meta aspiracional global (LTAG, na sigla em inglês) de zerar as emissões líquidas de CO₂ da aviação civil internacional até 2050, levando-se na devida conta os termos precisos em que o objetivo foi fixado na 41a Assembleia da OACI (seu caráter coletivo, e não individual, com reconhecimento das circunstâncias especiais e respectivas capacidades de cada Estado, que contribuirão para o LTAG de acordo com seu próprio marco temporal nacional).
- Defender o alinhamento das decisões adotadas pela OACI na vertente ambiental ao regime multilateral sobre meio ambiente e mudança do clima e às posições adotadas pelo Brasil naquele âmbito, em particular no que se refere ao princípio das responsabilidades comuns porém diferenciadas e ao papel dos países desenvolvidos no tema dos meios de implementação dos compromissos – financiamento, capacitação e transferência de tecnologia.
- Defender a continuidade do exame, pela OACI, sobre os meios de a Organização contribuir para a implementação do LTAG.
- Com vistas à elaboração de recomendações para a 42a Assembleia da OACI (2025), trabalhar pela tempestiva estruturação e funcionamento de processo negociador acerca de modalidades de financiamento de iniciativas, projetos e atividades em países em desenvolvimento que lhes permita contribuir para o cumprimento da LTAG.
- Enfatizar as atividades da OACI em torno dos chamados “combustíveis sustentáveis de aviação” (SAFs, na sigla em inglês), considerados o vetor mais promissor e viável no curto e médio prazos para a consecução do LTAG. Nesse sentido, continuar a engajar-se ativamente nos trabalhos para a Terceira Conferência sobre Combustíveis Alternativos de Aviação, prevista para novembro de 2023, ocasião em que deve ser revista a Visão da OACI para os SAFs e adotado um marco global que promova a produção e o consumo daquele combustível.
- Contribuir para a avanço do debate sobre os SAFs e sua tempestiva regulação no Brasil, mediante, por exemplo, o diálogo com atores relevantes e a sugestão de iniciativas e eventos sobre o assunto.
- Realizar trabalho técnico e diplomático para buscar consenso entre os Estados-membros sobre a elaboração e atualização das SARPs em matéria ambiental, a fim de contribuir para a aplicação de normas e práticas o mais alinhadas possível na aviação civil internacional, evitando-se os riscos, as dificuldades e os entraves que adviriam da aplicação de múltiplas regras, distintas entre si, pelos Estados-membros.
- Incentivar a contínua implementação pelo Brasil das SARPs e a adequação dos planos e programas nacionais ao disposto nas referidas SARPs e nas respectivas atualizações.

ii) Indicadores para mensurar o cumprimento das metas

- Número de iniciativas relacionadas a proteção do meio ambiente adotadas pelo Brasil em Montreal.
- Número de iniciativas relacionadas a proteção do meio ambiente adotadas pela OACI.
- Número de comunicações da Delegação com relato de contatos, reuniões e gestões no âmbito do OACI e com representantes dos demais países junto àquela Organização.
- Número de comunicações da Delegação com análises e informações sobre o tema.
- Número de comunicações da Delegação com relato de interlocução mantida com segmentos da sociedade brasileira, como representantes de empresas aéreas, aeroportos, fabricantes de aeronaves, passageiros e associações de familiares de vítimas de acidentes aéreos.
- Número de notas expedidas para o Secretariado e demais Delegações junto à OACI.
- Número de visitas de delegações do Brasil.

VI – COOPERAÇÃO E ASSISTÊNCIA TÉCNICA

i) Metas prioritárias da gestão do candidato

- Continuar a atuar no âmbito do Conselho para fortalecer o papel do Escritório de Cooperação Técnica (TCB) como principal provedor e instância de coordenação de cooperação técnica e de assistência técnica da OACI.
- Participar ativamente das discussões no Comitê de Cooperação Técnica e Apoio à Implementação da OACI (TCC), com o objetivo fortalecer a presença do Brasil como prestador de assistência técnica na Organização.
- Em seguimento à carta de intenção assinada com o Secretário-Geral da OACI em outubro de 2022, durante a 41a Assembleia, fortalecer o apoio a países em desenvolvimento em temas de cooperação e assistência técnica, em especial a Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP).
- Apoiar, no nível político, ações da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e do Comando da Aeronáutica (Departamento de Controle do Espaço Aéreo) relacionadas às áreas de cooperação e assistência técnica no âmbito da OACI.
- Atuar junto ao Secretariado da OACI, em especial junto ao Escritório de Cooperação Técnica e Apoio à Implementação, para ampliar a participação de especialistas brasileiros em atividades ligadas à cooperação técnica e à assistência técnica.

- Atuar junto às instâncias competentes da OACI para manter, e se possível ampliar, a presença e atuação de “secondees” (pessoal cedido temporariamente de outros órgãos da administração pública) brasileiros no Escritório de Cooperação Técnica e Apoio à Implementação.

ii) Indicadores para mensurar o cumprimento das metas

- Número de propostas e iniciativas de cooperação técnica e assistência técnica apoiadas pelo Brasil.

- Número de comunicações da Delegação com relato de contatos, reuniões e gestões no âmbito do OACI e com representantes de países interessados em ações de cooperação técnica e assistência técnica.

- Número de comunicações da Delegação com análises e informações sobre o tema.

VII – GOVERNANÇA, GESTÃO E TRANSPARÊNCIA DA OACI

i) Metas prioritárias da gestão do candidato

- Participar ativamente dos Comitês de Governança e de Finanças do Conselho da OACI, assim como de grupos temáticos *ad hoc* criados por essas instâncias, a fim de garantir que a Organização cumpra seu mandato com eficiência e transparência, em linha com as melhores práticas do sistema das Nações Unidas e, no que couber, com os princípios que orientam a administração pública brasileira.

- Acompanhar a execução orçamentária da OACI e participar do processo de elaboração do projeto orçamentário para o próximo triênio, no intuito de garantir que haja equilíbrio entre receitas auferidas e custos decorrentes do mandato recebido dos Estados-membros pela Organização, como também zelar para que as obrigações de contribuição financeira do Estado brasileiro não sejam majoradas para além do interesse nacional.

- Monitorar as oportunidades de vaga de trabalho no Secretariado oferecidas pela OACI para destaqueamento de pessoal enviado pelos Estados-membros (“secondment”), como forma de contribuir para a capacidade de atuação da OACI, assim como para ampliar a presença brasileira no âmbito do Secretariado e formar quadros do setor público brasileiro de aviação civil com experiência internacional.

ii) Indicadores para mensurar o cumprimento das metas

- Número de reuniões dos Comitês de Governança e de Finanças, de grupos *ad hoc* sobre temas correlatos e de reuniões do Conselho e da Assembleia sobre temas de governança, gestão e transparência.

- Número de comunicações sobre o tema produzidas pela Delegação do Brasil junto à OACI.

- Número de reuniões de comitês, do Conselho, de grupos *ad hoc* e da Assembleia sobre orçamento da OACI.
- Número de telegramas expedidos sobre vagas de trabalho no Secretariado da OACI para pessoal dos Estados-membros.
- Número de pessoal destacado dos órgãos de governo brasileiro incorporados, no período de atuação, aos quadros do Secretariado da OACI.

VIII – CONVENÇÃO SOBRE BIODIVERSIDADE

i) Metas prioritárias da gestão do candidato

- Acompanhar e apoiar o processo de implementação do Marco Global da Biodiversidade Kunming-Montreal Pós-2020, adotado na COP-15 (Montreal, 7 a 19 de dezembro de 2022) e composto de 4 objetivos e 23 metas voltadas, entre outros objetivos, para reverter a perda de biodiversidade até 2030.
- Acompanhar e apoiar os trabalhos interseccionais, até a próxima COP (2024), em particular nos temas relativos a financiamento, inclusive proposta do Brasil de criação de um Fundo Global para a Biodiversidade, e sequenciamento genético digital, em particular elaboração de mecanismo multilateral para a assegurar a justa e equitativa repartição dos benefícios derivados do uso comercial das informações digitais de recursos genéticos obtidas a partir de acesso original a uma amostra física.
- Acompanhar e apoiar a participação brasileira na COP-16, a ser realizada em 2024, na Turquia.
- Em coordenação com a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, em Brasília, manter contatos com representantes diplomáticos dos demais países no Canadá, inclusive membros do Grupo de Países da América Latina e Caribe (GRULAC), e com o Secretariado da CDB, para trocar informações e análises e realizar eventuais gestões de interesse do Brasil no campo da biodiversidade.
- Buscar divulgar no Canadá, junto aos demais representantes diplomáticos e ao Secretariado da CDB, as ações e programas do Brasil e da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA) no campo da biodiversidade, inclusive a projetada reunião de países amazônicos a ser promovida pelo Governo brasileiro e seus resultados.

ii) Indicadores para mensurar o cumprimento das metas

- Número de comunicações da Delegação sobre reuniões por ela acompanhadas no âmbito da CDB.
- Número de comunicações da Delegação sobre contatos com o Secretariado da CDB e demais representantes diplomáticos no Canadá.

- Número de visitas de delegações do Brasil.

IX – FUNDO MULTILATERAL PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROTOCOLO DE MONTREAL SOBRE CAMADA DE OZÔNIO

i) Metas prioritárias da gestão do candidato

- Acompanhar os desdobramentos da implementação do Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio.
- Acompanhar e apoiar a participação do Brasil no âmbito do Fundo Multilateral do Protocolo de Montreal, em especial nas reuniões do seu Comitê Executivo (ExCom), encarregado, entre outras funções, de elaborar regras de avaliação e aprovar, para recebimento de recursos financeiros, programas e projetos domésticos do países em desenvolvimento voltados para eliminar ou reduzir a produção e o consumo de substâncias que destroem a camada de ozônio.

ii) Indicadores para mensurar o cumprimento das metas

- Número de comunicações da Delegação sobre reuniões por ela acompanhadas no âmbito do Fundo do Protocolo de Montreal.
- Número de comunicações da Delegação sobre contatos com o Secretariado da CDB e demais representantes diplomáticos no Canadá.
- Número de visitas de delegações do Brasil.