



# UM GUIA SINDICAL

## SOBRE A OACI

Segunda edição

# ABREVIATURAS

<b>ANC</b>	Comissão de Navegação Aérea
<b>ATConf</b>	Conferência Mundial de Transporte Aéreo
<b>ATRP</b>	Painel de Regulação do Transporte Aéreo
<b>BDCs</b>	Bandeiras de Conveniência
<b>CAPSCA</b>	Acordo de Colaboração para a Prevenção e Gerenciamento de Eventos de Saúde Pública na Aviação Civil
<b>CORSIA</b>	Programa de Compensação e Redução de Carbono da Aviação Internacional
<b>EASA</b>	Agência Europeia para a Segurança da Aviação
<b>ECOSOC</b>	Conselho Econômico e Social
<b>ETF</b>	Federação Europeia dos Trabalhadores em Transportes
<b>FRM</b>	Gerenciamento de Risco da Fadiga
<b>FTL</b>	Limitações do Tempo de Voo
<b>GATS</b>	Acordo Geral sobre o Comércio de Serviços
<b>ICSG</b>	Grupo de Segurança de Cabine da OACI
<b>IEA</b>	Agência Internacional de Energia
<b>ITF</b>	Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes
<b>MFN</b>	Nação mais Favorecida
<b>OACI</b>	Organização da Aviação Civil Internacional
<b>ODS</b>	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
<b>OIT</b>	Organização Internacional do Trabalho
<b>OMC</b>	Organização Mundial do Comércio
<b>ONU</b>	Nações Unidas
<b>PA</b>	Acordo de Paris
<b>PANS</b>	Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea
<b>SARPs</b>	Normas e Práticas Recomendadas
<b>SCCM</b>	Membro Sênior da Tripulação de Cabine
<b>SUPPs</b>	Procedimentos Suplementares Regionais
<b>TASAs</b>	Acordos Modelo de Serviços Aéreos
<b>TiSA</b>	Acordo sobre Comércio e Serviços
<b>UE</b>	União Europeia

# PREFÁCIO

Bem-vindos à segunda edição do guia da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) sobre a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Publicado pela primeira vez em 2019, este guia foi atualizado com informações adicionais sobre a pandemia de covid-19, competências de lobby, a OACI e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs), informes sobre o trabalho realizado com a OACI, pontos de entrada importantes para sindicatos de aviação e a OACI e os planos verdes.

Como agência das Nações Unidas, a OACI teve que reagir e se adaptar à atual emergência de saúde internacional causada pela covid-19 ao longo de 2020 e 2021. A pandemia teve efeitos devastadores e duradouros no setor de aviação, com um número sem precedentes de voos cancelados e perda de empregos em grande escala no mundo todo.

O caminho imprevisível de recuperação do setor diante dos imensos desafios da covid-19 é um problema angustiante para todos os trabalhadores e sindicatos. A ITF realizou um vasto trabalho para assegurar a criação de um local de trabalho seguro com a distribuição gradual das diversas vacinas e quando as viagens internacionais voltarem a ser viáveis. Considerando que os setores de aviação e turismo são tão importantes direta e indiretamente para o sustento de milhões de trabalhadores no mundo todo, o restabelecimento das viagens – quando houver um ambiente seguro para isso – é de suma importância para a ITF e a OACI.

A ITF também gostaria de aproveitar a oportunidade para apresentar Kris Major e o trabalho fundamental que ele está realizando em conjunto com a federação e a OACI. Kris acredita veementemente que os passageiros

e tripulantes estão mais seguros graças às medidas do movimento sindical e ao trabalho contínuo com todas as partes interessadas em questões sociais e de segurança que nos afetam na aviação.

Kris voa há mais de 20 anos como Membro Sênior da Tripulação de Cabine (SCCM, Senior Cabin Crew Member) da BMI Airlines e da British Airways no Reino Unido. Como instrutor de segurança na cabine da BMI, Kris também criou e implementou um treinamento internacional para a Federação Europeia dos Trabalhadores em Transportes (ETF) e para a ITF sobre diversas questões regulatórias e sociais relacionadas ao pessoal da aviação. No momento da redação deste guia, Kris é o atual presidente do Joint Aircrew Committee (Comitê Misto de Aviação) da ETF e faz parte do Grupo de Segurança de Cabine da OACI. É especialista em limites de tempo de voo e requisitos de descanso europeus e é o atual presidente do subgrupo de normas de voo da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) sobre limites de tempo de voo (FTL) e Gerenciamento de Risco da Fadiga (FRM). Kris tem entusiasmo, experiência e conhecimento, o que o torna o candidato ideal para defender com firmeza as políticas da OACI que se alinham com as responsabilidades e deveres da ITF para com seus afiliados.

Da parte de todos nós da ITF, esperamos que este guia apresente um relato claro e detalhado do trabalho e da estrutura da OACI e de como a ITF trabalha lado a lado com a organização para garantir os melhores resultados para os afiliados.

**Gabriel Mocho Rodríguez**  
Secretário da Seção de Aviação Civil da ITF

**A ITF realizou um vasto trabalho para assegurar a criação de um local de trabalho seguro com a distribuição gradual das diversas vacinas e quando as viagens internacionais voltarem a ser viáveis.**



# INTRODUÇÃO

O objetivo principal deste recurso é apresentar alguns aspectos relevantes e fundamentais da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para os sindicatos de aviação civil afiliados à ITF de uma perspectiva sindical. Ele permite que os sindicatos da aviação descubram o que é a OACI, como ela funciona e como pode ser relevante.

A OACI é uma agência especializada das Nações Unidas (ONU) que classifica os princípios da navegação aérea internacional e facilita o planejamento e desenvolvimento do transporte aéreo internacional para garantir um crescimento seguro e ordenado.

Com sede em Montreal, no Canadá, a OACI é composta de 193 membros (192 Estados e as Ilhas Cook) e é instrumental em reger e regular as linhas aéreas, a fim de garantir o tratamento justo de mulheres e homens em todas as áreas de trabalho da aviação civil.

Por outro lado, com mais de 250 sindicatos de aviação afiliados, de mais de 135 países, a ITF tem um alcance e um entendimento sem paralelo dos problemas dos aeroviários em escala global.

A ITF tem status oficial de observador na OACI, o que permite a ela e aos seus afiliados participar de atividades e iniciativas da OACI.

Em maio de 2018, para assegurar uma presença forte e a mais efetiva comunicação em mão dupla entre a ITF e a OACI, a ITF abriu o Escritório de Articulação ITF-OACI em Montreal. Esse escritório visa a ajudar a ITF a assegurar que os direitos dos trabalhadores e as questões de igualdade estejam na dianteira do diálogo com a OACI.

Esperamos que este manual possa apoiar a nossa luta comum de promover a regulamentação da aviação global por meio de uma voz mais forte na OACI, protegendo, assim, a regulamentação nacional, resistindo ao dumping social e às Bandeiras de Conveniência (BDCs).

Fornecemos uma ferramenta eficiente para capacitar vocês a participarem do nosso trabalho na OACI ou para estender o trabalho que já fazem nesse sentido. Se precisarem de mais esclarecimentos, não hesitem em nos contatar escrevendo para: [montrealcao@itf.org.uk](mailto:montrealcao@itf.org.uk)



# OACI: UM BREVE HISTÓRICO

Conforme descrito acima, a OACI é uma agência especializada da ONU lidando com aviação civil internacional.

A OACI nasceu no final da Segunda Guerra Mundial, numa era de rápida mudança política, convulsão social, e inovação tecnológica. A guerra demonstrou a importância da aviação civil e militar (e da cooperação internacional para promover seu desenvolvimento).

A OACI foi estabelecida pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944 por 52 estados.

Em outubro de 1947, a OACI havia sido ratificada e se tornou uma agência especializada da ONU, vinculada ao Conselho Econômico e Social (ECOSOC).

Como um ramo das Nações Unidas, a OACI foi criada e em grande parte controlada por um pequeno grupo de Estados poderosos – os vencedores da Segunda Guerra Mundial – mas, nas décadas seguintes, ela se transformou em uma organização realmente diversificada e internacional.

A Convenção de Chicago em si foi o resultado de uma divergência política das potências da época quanto a quão liberal ou restritiva deveria ser a regulação da aviação civil internacional. O dilema persistiu ao longo das últimas duas décadas e a questão da liberalização vem ganhando impulso dentro da OACI.

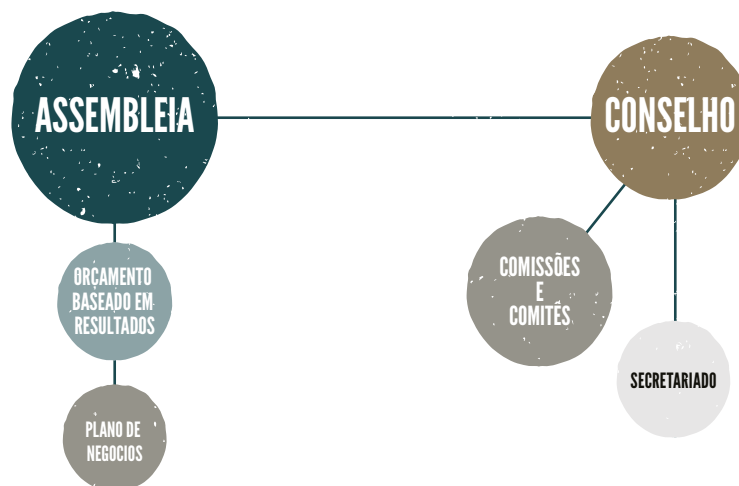
A ITF acredita que o regime da Convenção de Chicago atendeu bem à comunidade da aviação ao longo dos anos. O regime bilateral tem protegido o setor das BDCs e dos aproveitadores, ao mesmo tempo em que alcançou um nível excepcional de segurança física e patrimonial. Simultaneamente, a exigência de “igualdade de oportunidade” na prestação de serviços de transporte aéreo internacionais tem salvaguardado a conectividade.

Por outro lado, 77 anos após a assinatura da Convenção de Chicago, a paisagem geopolítica e socioeconômica que hoje temos é muito diferente. Para a ITF, a questão é qual a melhor maneira de modernizar a regulação da aviação civil internacional sem ameaçar os méritos do regime de Chicago, mas, em vez disso, beneficiar-se deles e ampliá-los.

# OS ÓRGÃOS DIRETIVOS DA OACI

Os três principais órgãos da OACI são:

- A Assembleia,
- O Conselho,
- O Secretariado, liderado pelo Secretário Geral.



A *Assembleia da OACI* é composta de todos os Estados membros (contratantes) da OACI, reúne-se pelo menos uma vez a cada três anos e é convocada pelo Conselho para realizar-se num momento e lugar adequados. Uma reunião extraordinária da Assembleia pode ser realizada em qualquer momento por convocação pelo Conselho ou a pedido de pelo menos um quinto do número total de Estados Membros.

Em 1995, a ITF passou a ter o status de observador na OACI e tem enviado delegação às Assembleias da OACI. (Oficialmente, a OACI classifica os observadores como “organizações aptas a serem convidadas às Reuniões da OACI.”)

A 41ª Assembleia da OACI está prevista para acontecer em 2022 e a 42ª, em 2025.

O *Conselho da OACI*: É um órgão permanente da Organização, que responde à Assembleia. É composto de 36 Estados Membros eleitos pela Assembleia para um mandato de três anos. O Conselho da OACI é presidido pelo presidente da OACI.

Os estados que compõem o Conselho da OACI têm um mandato de três anos (entre uma e outra Assembleia). Há três grupos de estados que compõem o Conselho da OACI: 1) Estados de importância-chave para o transporte aéreo; 2) Estados que mais contribuem para prover instalações para a navegação aérea civil internacional; e 3) Estados assegurando representação geográfica<sup>1</sup>.

O Conselho tem diversas funções, entre as quais se destacam apresentar relatórios anuais à Assembleia, levar adiante as instruções da Assembleia e cumprir os deveres e obrigações a ele atribuídos pela Convenção de Chicago. Também administra as finanças da OACI; designa e define as responsabilidades do Comitê de Transporte Aéreo, bem como do Comitê sobre Apoio Conjunto aos Serviços de Navegação Aérea, do Comitê Financeiro, do Comitê sobre Interferência Ilegal, do Comitê de Cooperação Técnica e do Comitê de Recursos Humanos. Ele nomeia os membros

da Comissão de Navegação Aérea e elege os membros do Comitê do Prêmio Edward Warner. Outra função essencial do Conselho é nomear o secretário-geral.

Como um dos dois órgãos dirigentes da OACI, o Conselho fornece orientação contínua ao trabalho da OACI. Neste sentido, uma das suas principais tarefas é adotar as Normas e Práticas Recomendadas internacionais (SARPs, Standards and Recommended Practices) e incorporá-las como Anexos à Convenção de Chicago. O Conselho também poderá emendar os Anexos, conforme o necessário.

O Secretariado: Ele é encabeçado por um Secretário Geral e é composto de cinco principais divisões;

- Escritório de Navegação Aérea,
- Escritório de Transporte Aéreo,
- Escritório de Assuntos Jurídicos e Relações Externas,
- Escritório de Administração,
- Escritório de Cooperação Técnica.

O trabalho do Secretariado reflete uma perspectiva verdadeiramente internacional, e uma equipe de nível profissional é recrutada conforme uma ampla base geográfica.

A OACI conta com sete escritórios regionais em diferentes regiões do mundo<sup>2</sup>. Esses escritórios não são muito grandes e funcionam sob supervisão da sede em Montreal. Ao mesmo tempo, desempenham um papel técnico fundamental na OACI, ajudando os membros de cada região a implementar as normas e procedimentos da organização e atuando como contato para troca de informações entre a sede e os governos locais. Cada escritório tem tanto pessoal administrativo quanto especialistas, numa ampla variedade de áreas técnicas. Também faz pesquisas quanto ao estado atual das instalações locais de navegação aérea, realiza seminários e oficinas para discutir questões regionais, presta serviços de secretaria para diversos grupos da região e elabora planos regionais para promover melhorias.

1. Veja toda a lista de membros da Assembleia pelo período 2019-2022 no Anexo X.

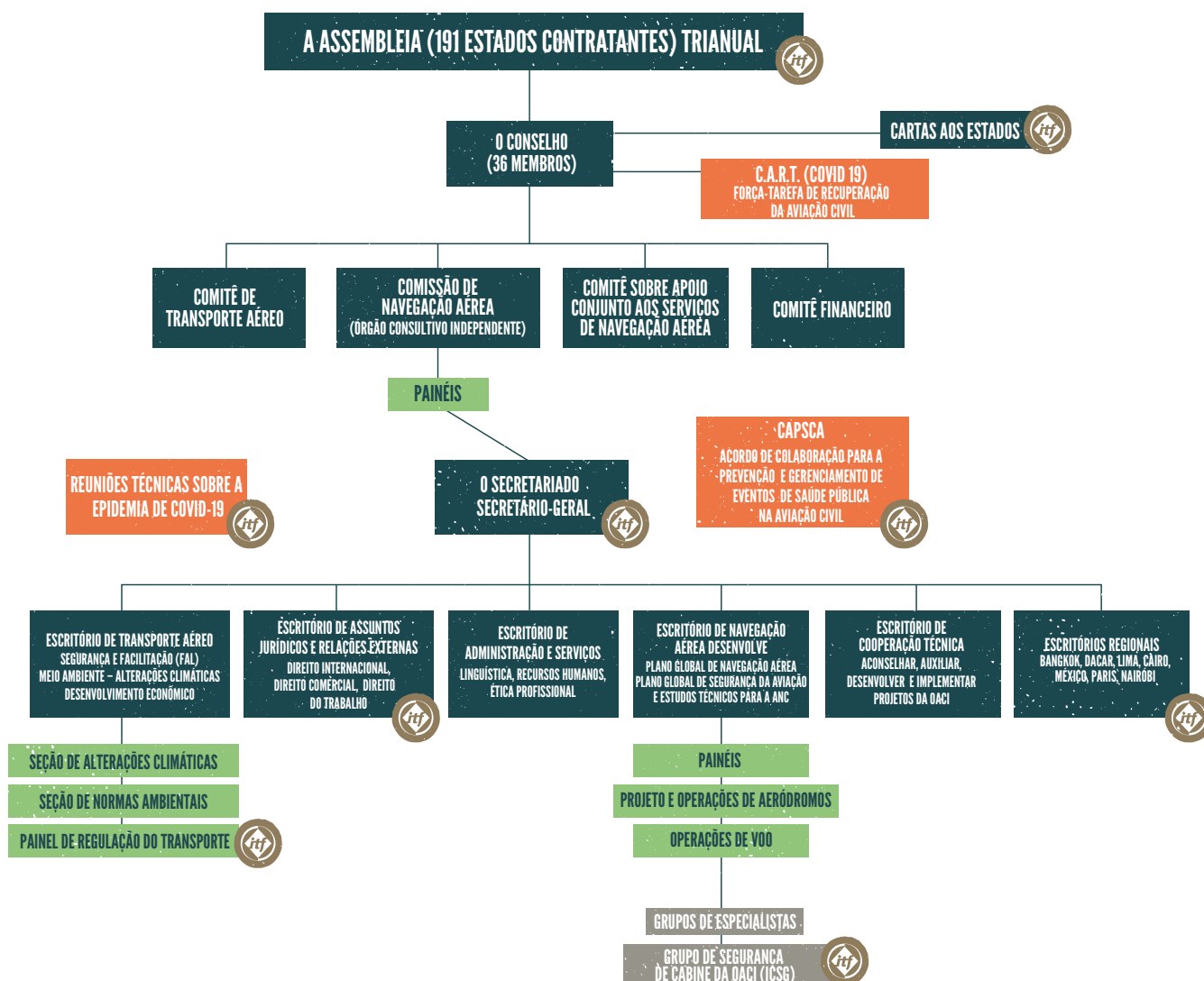
2. Veja o Anexo XY para uma lista de escritórios regionais da OACI

# INFLUENCIA NA OACI

Esta estrutura é importante para a ITF e os seus afiliados em termos de identificar onde é preciso focalizar os esforços de lobby:

- A Assembleia,
- O Conselho,
- O Secretariado e o Escritório de Navegação Aérea,
- Os Escritórios Regionais,
- O Painel de Regulamentação do Transporte Aéreo (ATRP), o Grupo de Segurança de Cabine da OACI (ICSG) e demais formações de importância similar (tanto permanentes quanto ad hoc).

Essas não são áreas separadas, mas estão proximamente interligadas e o progresso feito por uma delas pode sempre abrir novas oportunidades em outros níveis.



O nosso escritório em Montreal nos ajuda a fomentar e ampliar nossos vínculos e relações com o Secretariado da OACI, os representantes dos Estados membros da OACI e as demais partes interessadas do setor mundial da aviação.

## A Assembleia

Antes da abertura de nosso escritório de articulação em Montreal, alguns sindicatos de aviação civil da ITF costumavam fazer lobby perante os seus governos quanto a questões-chave dos trabalhadores e do setor na contagem regressiva para as Assembleias da OACI. Com nosso novo Grupo de Trabalho para a OACI, vamos prosseguir com esse trabalho essencial.

Contudo, precisamos assegurar que os afiliados adotem uma abordagem muito sistemática na articulação com os seus governos perante a OACI, para explicar o propósito das propostas da ITF para as Assembleias da OACI a fim de conquistar o seu apoio.

Além disso, precisamos melhorar o fluxo de comunicação entre o Secretariado da ITF e os seus afiliados.

Seja qual for a situação ou o tamanho do seu sindicato, o estabelecimento de um contato próximo com um representante da OACI no Estado é vantajoso para a família aeroviária da ITF. Mesmo que não sejamos capazes de convencê-lo a concordar conosco em cada questão, uma relação próxima de longo prazo significará um fluxo de informações propício para nós.

*Esse processo é essencial para a ITF e os seus afiliados em termos de identificar onde é preciso concentrar as iniciativas de lobby (consultar Anexo XZ, “Princípios básicos do processo de lobby”).*

## O Conselho

Os pontos acima mencionados também são relevantes para os membros do Conselho. Os Estados membros do Conselho têm mais peso na OACI pelo fato de o Conselho ter evoluído como instituição central no arcabouço da OACI. Em poucos anos após a criação da OACI, o Conselho tornou-se essencialmente um órgão permanente reunindo-se em sessão contínua, com cada membro do Conselho nomeando um representante permanente e estabelecendo um escritório na sede em Montreal. Cada estado tem um voto e os estados do Conselho podem trazer consigo estados menores ou vizinhos. Portanto, precisamos aumentar o foco nesses Estados.

## O Secretariado

Já conseguimos estabelecer um bom relacionamento com o Secretariado da OACI. Também temos contatos em diferentes níveis da hierarquia do Secretariado da OACI. Precisamos expandir essa rede de relacionamentos no futuro. Para cumprir essa tarefa, é preciso um grande envolvimento e compromisso dos sindicatos de aviação.

## Os Escritórios Regionais

Além disso, em nível regional, o envolvimento dos afiliados será crucial para alcançar resultados bem-sucedidos. Os afiliados de cada região tem um conhecimento local especializado do qual o Secretariado da ITF pode não estar ciente. Esse conhecimento e as redes que os nossos afiliados desenvolveram são essenciais para exercer influência sobre os escritórios regionais e a OACI.

## Escritório de Navegação Aérea

O Escritório de Navegação Aérea (ANB) administra a estratégia de segurança e a estratégia de capacidade e eficiência de navegação aérea da OACI em parceria com as partes interessadas da aviação. Esse trabalho é realizado em um arcabouço com os seguintes elementos:

- Política e normatização
- Monitoramento da segurança e infraestrutura
- Análise da segurança e infraestrutura
- Implementação da segurança e infraestrutura.

O ANB também lidera iniciativas da OACI relacionadas a crises e contingências.

Participar das atividades do Escritório de Navegação Aérea é um importante desafio para nós. Mas precisamos progredir nessa frente a fim de implementar as políticas da ITF, influenciando o desenvolvimento das SARPs da OACI.

O **Painel de Operações de Gerenciamento de Tráfego Aéreo** (ATMOPSP, Air Traffic Management Operations Panel) é um comitê técnico subordinado à Comissão de Navegação Aérea da OACI. O ATMOPSP é encarregado de desenvolver estratégias e coordenar soluções para o gerenciamento de tráfego aéreo, ou seja, serviços de tráfego aéreo (ATS), gerenciamento do espaço aéreo (ASM) e gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo (ATFM). Em consonância com a necessidade de assegurar um ambiente operacional de ATM internacional harmonizado, o ATMOPSP deve desenvolver e manter Normas e Práticas Recomendadas (SARPs), Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea (PANS) e materiais de orientação para:

- a) Serviços de tráfego aéreo
- b) Gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo
- c) Procedimentos e fraseologia para controle de tráfego aéreo
- d) Gerenciamento do espaço aéreo
- e) Coordenação civil-militar.

O **Subgrupo de AST Remotos** (RATS-SG) está se reportando ao ATMOPSP da OACI.

O RATS-SG é encarregado de monitorar os desdobramentos relacionados ao planejamento e à implementação de ATS remotos em Aeródromos Digitais e apresentar informes ao ATMOPSP. O Plano Global de Navegação Aérea da OACI afirma que serviços de tráfego aéreo (ATS) seguros e econômicos podem ser prestados em locais/instalações sem observação visual direta de um ou mais aeródromos, nos casos em que a disponibilização de uma torre de ATS convencional no local talvez não seja sustentável ou economicamente viável, ou seja, torres remotas. Portanto, o Subgrupo deve desenvolver orientações



abordando a introdução de DAATS (Torres Remotas), identificar a necessidade do desenvolvimento de normas, procedimentos e práticas recomendadas aplicáveis e redigir a documentação necessária para o ATMOPSP.

### **Política e normatização**

Conforme a Política de Segurança e Infraestrutura e a estratégia de Normatização da organização, o Escritório de Navegação Aérea desenvolve e mantém o Plano Global de Segurança da Aviação e o Plano Global de Navegação Aérea. Estes são colocados em prática por todas as seções do ANB, todos os Escritórios Regionais da organização e ainda pelos Grupos Regionais de Segurança da Aviação (RASGs) e Grupos Regionais de Planejamento e Implementação (PIRGs), sendo que ambos incluem Estados e Parceiros de Aviação de uma região definida.

## **Escritório de Transporte Aéreo**

O Escritório de Transporte Aéreo (ATB) apoia a implementação dos Objetivos Estratégicos da OACI, em particular: Segurança e Facilitação; Desenvolvimento Econômico do Transporte Aéreo; e Proteção Ambiental. Este Escritório contribui também para a Segurança.

O Escritório trabalha sob orientação do Conselho, do Comitê de Transporte Aéreo, do Comitê sobre Interferência Ilícita e do Comitê sobre Apoio Conjunto aos Serviços de Navegação Aérea. É oferecido apoio do Secretariado ao Comitê de Proteção Ambiental da Aviação (CAEP), que é um Comitê do Conselho.

### **Segurança e facilitação da aviação**

A OACI desempenha um papel de liderança essencial na área de segurança da aviação com o principal objetivo de aumentar a segurança da aviação civil no mundo todo. Para isso, seus esforços se concentram principalmente no desenvolvimento e coordenação de um arcabouço jurídico e de políticas globais eficazes e em resposta à crescente ameaça à aviação civil, realizando auditorias que identificam falhas de segurança na aviação e auxiliando os Estados na implementação de normas de segurança e na solução de deficiências.

### **Meio ambiente**

Na área ambiental, o objetivo geral da OACI é aumentar a sustentabilidade das operações da aviação internacional, minimizando o ruído das aeronaves e o impacto das emissões dos motores na qualidade do ar local e no clima global. Nessa área, o ATB se concentra em: quantificar o impacto da aviação no ambiente por meio do desenvolvimento de metodologias, ferramentas, modelos e bancos de dados; e estabelecer políticas, normas e práticas recomendadas para abordar o impacto da aviação no meio ambiente por meio de medidas tecnológicas, operacionais e de mercado.

### **Desenvolvimento econômico**

As atividades do Escritório nas áreas econômicas estão vinculadas à sustentabilidade do desenvolvimento do transporte aéreo. Nesse sentido, o Escritório é responsável pelo desenvolvimento, promoção e divulgação de políticas e materiais de orientação sobre as principais questões regulatórias ligadas à regulação econômica e liberalização

do transporte aéreo internacional e à economia dos aeroportos e serviços de navegação aérea. Um fator de suma importância é a disponibilidade de uma ampla variedade de dados de aviação confiáveis e robustos. Para esse propósito, o ATB administra o Programa de Estatística, as atividades de previsão e os estudos econômicos, possibilitando a disponibilização de informações confiáveis sobre o desenvolvimento atual e futuro do transporte aéreo.

Além de apoiar os Objetivos Estratégicos acima, o ATB administra:

- os acordos de financiamento conjunto com a Dinamarca e a Islândia para a prestação de determinados serviços de navegação aérea no Atlântico Norte (DEN/ICE);
- o acordo de financiamento conjunto do Sistema de Monitoramento de Altitude (HMS) do Atlântico Norte;
- o acordo de rateio de custos do Sistema de Distribuição via Satélite para informações relacionadas à Navegação Aérea (SADIS); e
- o Diretório de Chaves Públicas da OACI é o principal ponto de distribuição internacional para certificados com assinatura por chave pública de todos os emissores de passaportes eletrônicos.

## **Escritório de Administração e Serviços**

O Escritório de Administração e Serviços (ADB) é responsável por oferecer o apoio administrativo necessário para a Organização, desempenhando um importante papel em sua gestão administrativa eficaz e eficiente. O ADB orienta a OACI para uma gestão baseada em resultados e uma cultura organizacional orientada para o desempenho a fim de atender às necessidades dos Estados membros, setores e outros clientes, além do público em geral.

O Escritório desempenha suas funções:

- Oferecendo recursos humanos e serviços de alta qualidade, bem como processos administrativos e de gestão eficientes.
- Aplicando os mais altos padrões de ética e conduta profissional e melhorando a gestão de recursos humanos para atender às necessidades em constante mudança da Organização.
- Utilizando ferramentas e competências de gestão baseada em resultados para ajudar a Organização a alcançar seus objetivos estratégicos.

## **Escritório de Assuntos Jurídicos e Relações Externas**

### **Atividades jurídicas**

O Escritório oferece orientações e assistência ao secretário-geral e, por meio dele, ao Conselho e outros órgãos da Organização e aos Estados membros da OACI sobre questões constitucionais, administrativas e processuais, sobre problemas de direito internacional, aeronáutico, comercial e do trabalho e assuntos afins. O Escritório também realiza pesquisas e estudos na área de direito aeronáutico internacional público e privado, prepara documentação e atua como Secretariado do Comitê

Jurídico, órgãos relevantes da Assembleia e Conferências Diplomáticas que adotam tratados multilaterais sobre direito aeronáutico internacional.

### Atividades de relações externas

O Escritório é responsável por analisar, aconselhar e coordenar as relações da OACI com Estados membros e não membros, as Organizações do Sistema Comum das Nações Unidas e com outras organizações internacionais.

O Escritório monitora as atividades do sistema internacional que são de interesse mútuo da OACI, das Nações Unidas e outras organizações internacionais, chama a atenção para acontecimentos políticos e assuntos internacionais que podem afetar a OACI e toma providências para a representação da Organização em reuniões de outras organizações.

## Escritório de Cooperação Técnica

O Programa de Cooperação Técnica da OACI oferece orientações e assistência no desenvolvimento e implementação de projetos em todo o espectro da aviação civil voltados para a segurança, proteção ambiental e desenvolvimento sustentável da aviação civil nacional e internacional. O Programa é realizado sob a ampla orientação política da Assembleia da OACI e do Conselho. Sujeito à orientação geral do secretário-geral, o Programa de Cooperação Técnica é executado pelo Escritório de Cooperação Técnica (TCB).

ATRP, ICSG e formações relevantes similares (quer permanentes ou ad hoc) na OACI

A Seção tem participado de maneira exitosa do Grupo de Segurança de Cabine da OACI (ICSG), um esforço regulatório conjunto da indústria, composto de especialistas em segurança de cabine de autoridades de aviação civil, linhas aéreas, fabricantes de aeronaves e organizações internacionais, já há mais de seis anos. No momento da redação deste documento, nossos especialistas contribuíram com as orientações abaixo relacionadas. Elas foram traduzidas para o árabe, chinês, francês, russo e espanhol:

- Doc 10002 Cabin Safety Training Manual (Manual de treinamento sobre segurança de cabine)
- Doc 10062 Manual on the Investigation of Cabin Safety Aspects in Accidents and incidents (Manual sobre a investigação de aspectos de segurança de cabine em acidentes e incidentes)
- Doc 10148 Handbook for Cabin Crew Recurrent Training during Covid-19 (Manual para formação contínua dos tripulantes de cabine durante a covid-19)
- Doc 10086 Manual on Information and Instructions for Passenger Safety (Manual de informações e instruções para a segurança de passageiros)
- Doc 10111 Manual on the implementation and Use of Cabin Electronic Flight Bags (Manual sobre a implementação e uso de informação aeronáutica em formato digital na cabine)
- Doc 10072 Manual on the Establishment of

Minimum Cabin Crew Requirements (Manual sobre o estabelecimento de requisitos de tripulação mínima)

- Doc 10049 Manual on the Approval and Use of Child Restraint Systems (Manual sobre a aprovação e uso de sistemas de contenção para crianças)
- Cir 344-AN/202 Guidelines on Education, Training and Reporting Practices related to Fume Events (Diretrizes sobre formação, treinamentos e práticas de comunicação relacionados à contaminação do ar pressurizado da cabine)
- Cir 340 Guidelines for the Expanded Use of Portable Electronic Devices (Diretrizes para o uso expandido de dispositivos eletrônicos portáteis)
- Cir 356 Guidelines on Digital Learning for Cabin Crew Training (Diretrizes sobre aprendizagem digital para formação de tripulantes de cabine)
- Cir 352 Guidelines for Training Cabin Crew on Identifying and Responding to Trafficking in Persons (Diretrizes para capacitação de tripulantes de cabine para identificação e resposta ao tráfico de pessoas)
- Cir 300 Human Factors Digest No.15 (Compêndio sobre fatores humanos n.º 15)
- Covid-19 Quick Reference Guidance Variations to Existing Flight and Duty Time Limitations (Guia de referência rápida durante a covid-19: Variações nos atuais limites de tempo de voo e jornada de trabalho)
- Covid-19 Quick Reference Guidance Cabin Crew Recurrent Training Requirements (Guia de referência rápida durante a covid-19: Requisitos de formação contínua dos tripulantes de cabine)
- Covid-19 Quick Reference Guidance Minimum Cabin Crew Requirements when Transporting Cargo in the Passenger Cabin (Guia de referência rápida durante a covid-19: Requisitos de tripulação mínima durante o transporte de carga na cabine de passageiros)

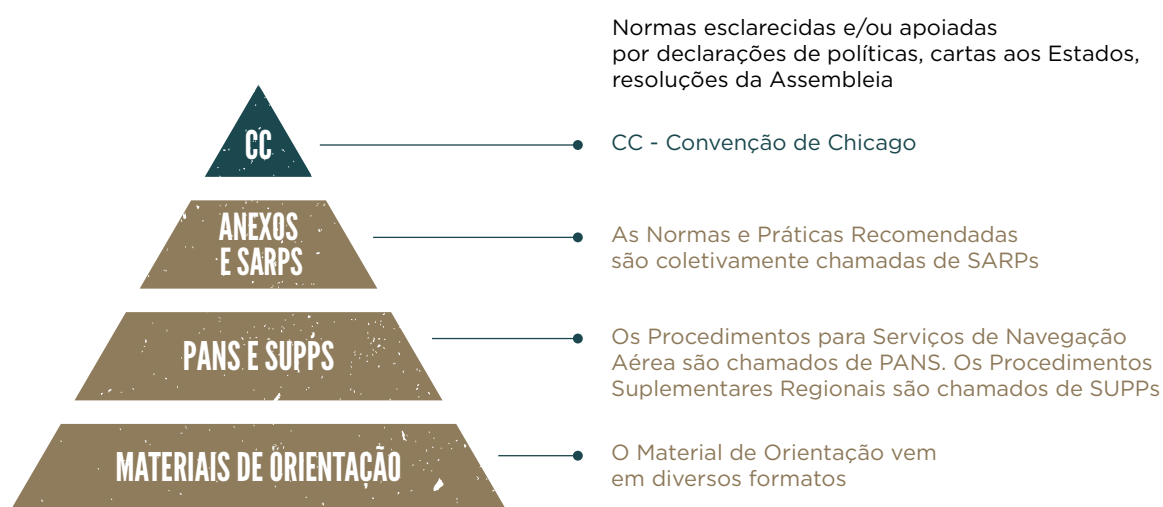
Em março de 2013, a 6ª Conferência Mundial de Transporte Aéreo da OACI encarregou o Painel de Regulação do Transporte Aéreo da OACI (ATRP) de avaliar e desenvolver acordos internacionais multilaterais para a liberalização do acesso ao mercado e a liberalização ainda maior dos serviços aéreos de transporte de carga, bem como desenvolver um acordo internacional para a liberalização da propriedade e do controle de empresas de transporte aéreo. A ITF intervém ativamente no trabalho da OACI nessa área, de forma a garantir que não haja mais liberalização sem salvaguardar adequadamente o trabalho e a segurança, que podem ficar comprometidos pelas considerações econômicas. Conseqüentemente, a regulação econômica e de segurança não podem ser tratadas de maneira isolada.

São cruciais a continuação do nosso excelente trabalho no ICSG, no ATRP e a participação em trabalhos similares da OACI.

**Resumidamente, o nosso desafio é o de criar capacidade extra para expandir nossas atividades de lobby em níveis nacional, regional e global e efetivamente participar das atividades da OACI resumidas acima e, em sua maior parte, baseadas em Montreal, mediante o melhor uso dos nossos recursos limitados. Portanto, nossos afiliados precisam ter forte envolvimento nos aspectos práticos e políticos da OACI.**

# COMO A OACI DESENVOLVE NORMAS?

Hoje, a OACI gerencia mais de 12.000 SARPs ao longo de 19 Anexos e cinco Procedimentos de Navegação Aérea (PANS) conforme a Convenção de Chicago, muitos dos quais estão constantemente evoluindo em consonância com os mais recentes desenvolvimentos e inovações.



SARPs e PANS são críticos para os Estados Membros da OACI e demais atores, dado que fornecem a base fundamental para uma harmonizada segurança e eficiência da aviação em nível mundial no ar e em solo, a padronização mundial de requisitos funcionais e de desempenho de instalações e serviços de navegação aérea, e o desenvolvimento ordenado do transporte aéreo.

O desenvolvimento de SARPs e PANS segue um processo de múltiplos estágios – usualmente conhecido como “processo de criação de normas” ou “processo de emendas” da OACI – envolvendo diversos órgãos técnicos e não técnicos que podem se situar dentro da Organização ou ter relação próxima com a OACI.

Normalmente, leva em torno de dois anos para que uma proposta inicial de uma Norma, Prática Recomendada ou procedimento, que seja novo ou se melhore, seja formalmente adotado ou aprovado, para inclusão num Anexo ou num PANS. Ocasionalmente, esta escala temporal pode ser expandida ou comprimida, dependendo da prioridade da proposta a ser considerada.

# PRINCIPAIS PONTOS DE ENTRADA PARA SINDICATOS DE AVIAÇÃO

A Assembleia da OACI e conferências de alto nível: a ITF e seus afiliados de aviação têm participado dessas importantes reuniões nos últimos 25 anos. Embora não haja permissão para que partes interessadas não estatais sejam membros da OACI, a ITF pode atuar como observadora. Ela oferece suporte técnico nos comitês da OACI de uma perspectiva trabalhista. A Seção de Aviação Civil coordena as contribuições dos sindicatos da aviação, inclusive para as assembleias trienais da OACI, e mantém diálogo com importantes parceiros internacionais nos preparativos para grandes eventos da OACI.

Cartas aos Estados e comunicações relevantes: a Seção de Aviação Civil e seus comitês coordenam elementos comuns de resposta às cartas da OACI aos Estados e outros comunicados relevantes da OACI considerados de interesse estratégico para o trabalho na aviação.

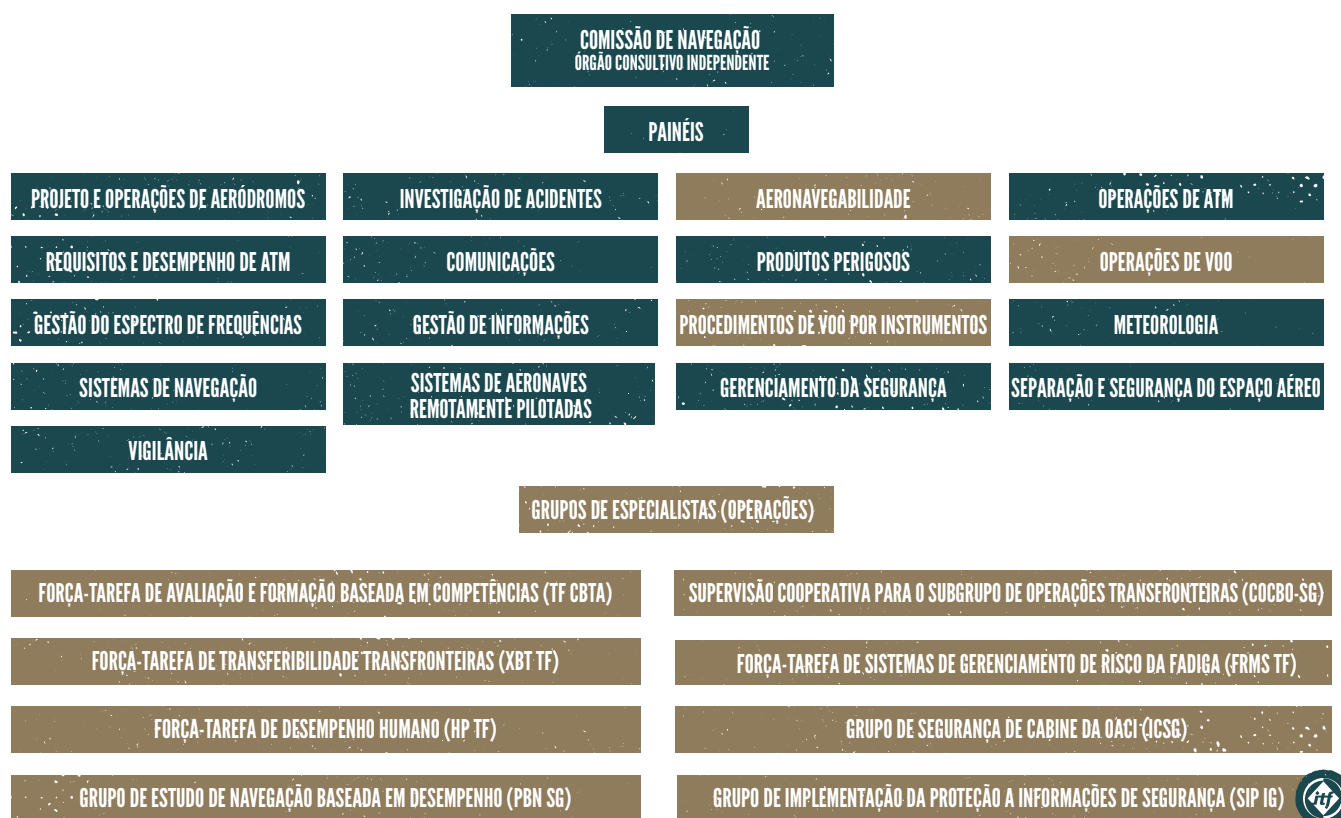
Painéis e grupos de estudo da OACI: os painéis são grupos técnicos de especialistas qualificados que visam desenvolver, dentro de prazos específicos, soluções para problemas especializados que não possam ser resolvidos de maneira adequada ou célere pelas estruturas constituídas do Secretariado da OACI. Por outro lado, os

grupos de estudo são pequenos grupos de especialistas disponibilizados pelos Estados e organizações para auxiliar o Secretariado da OACI, na qualidade de consultores, a realizar progressos em tarefas técnicas selecionadas. Atualmente, a ITF e os membros de seu Grupo de Trabalho para a OACI participam de maneira ativa dos seguintes painéis, comitês ou grupos de estudo da OACI: (1) Grupo de Segurança de Cabine (ICSG); (2) Acordo de Colaboração para a Prevenção e Gerenciamento de Eventos de Saúde Pública na Aviação Civil (CAPSCA); (3) Comitê Jurídico; (4) Painel de Regulação do Transporte Aéreo (ATRP); (5) Subgrupo de ATS Remotos; (6) Painel de Operações de Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATMOPSP); e (7) Força-Tarefa de Assistência em Terra (GHTF).

Esperamos fazer parte da Comissão de Navegação Aérea (ANC), que delibera e recomenda SARPs e Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea (PANS) para a adoção ou aprovação do Conselho da OACI.

A Seção de Aviação Civil informa sistematicamente todos os sindicatos de aviação da ITF sobre suas atividades na OACI.

Figura 1 – Exemplo de grupos de especialistas nos três painéis de atividades aeronáuticas destacados (em dourado)



# A LONGA MARCHA DA OACI RUMO À LIBERALIZAÇÃO E A DESREGULAMENTAÇÃO

Em 1994, na 47ª Conferência Mundial sobre Transporte Aéreo (ATConf/4)<sup>3</sup>, o ânimo dos estados membros da OACI era amplamente contra a abolição do sistema bilateral.

A 5ª Conferência Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/5), realizada em 2003, marcou um ponto de virada. Na ATConf/5, a maioria dos Estados moveu-se rumo a repetir o mantra da liberalização das negociações sobre serviços aéreos e com respeito às leis sobre propriedade e controle.

A ATConf/5 havia adotado uma Declaração sobre Princípios Globais pela Liberalização do Transporte Aéreo Internacional, 14 Conclusões e duas Recomendações; i.e., um sobre a liberalização da propriedade e do controle dos transportes aéreos e outra sobre o papel futuro da OACI, incluindo suas relações com a Organização Mundial do Comércio (OMC), e sete cláusulas modelo para uso a critério dos Estados em acordos sobre serviços aéreos.

Além disso, a ATConf/5 adotou 67 Conclusões para inclusão em seu relatório, o que cobriu o espectro amplo de tópicos e problemas na agenda. Dentre as Conclusões está a aprovação pela conferência do conceito e do conteúdo dos Acordos Modelo de Serviços Aéreos (TASAs), um para situações bilaterais e outro para situações regionais, para uso em relacionamentos de transporte aéreo. Abrangendo Declaração, Recomendações e Conclusões há numerosas referências a ações a serem tomadas pelos Estados e pela OACI.

Essa tendência pró-liberalização continuou num simpósio global sobre liberalização realizado em Dubai, em setembro de 2006.

Depois disso, a 36ª Assembleia da OACI em setembro de 2007 foi na mesma linha.

Ambas as reuniões abraçaram os chamados acordos bilaterais de “céus abertos” provenientes dos EUA. E mesmo a ideia de expandir o alcance do Anexo sobre Transporte Aéreo ao Acordo Geral da OMC sobre Serviços de Comércio (GATS)<sup>4</sup> foi promovida.

A adoção de uma agenda consciente de liberalização/desregulamentação marcou um desprendimento substancial do pensamento tradicional da OACI.

Em 2010, uma minuta da Convenção Multilateral sobre Investimento Estrangeiro em Linhas Aéreas foi discutida na 37ª Sessão da Assembleia da OACI.

O Conselho, na 8ª reunião de sua 196ª Sessão, em junho de 2012, aprovou a revisão da OACI de suas Declarações de Visão e Missão, bem como do novo conjunto de cinco Objetivos Estratégicos da Organização para 2014-2016. Sob a égide dessas duas declarações vêm os novos Objetivos Estratégicos da OACI:

- A. Segurança: Realçar a segurança da aviação civil em nível mundial
- B. Capacidade e Eficiência de Navegação Aérea: Aumentar a capacidade e melhorar a eficiência do sistema global de aviação civil.
- C. Segurança e Facilitação: Realçar a segurança e a facilitação da aviação civil global.
- D. Desenvolvimento econômico do transporte aéreo: Desenvolvimento Econômico do Transporte Aéreo: fomentar o desenvolvimento de um sistema de aviação civil sensato e economicamente viável
- E. Proteção Ambiental: Minimizar os efeitos ambientais adversos das atividades de aviação civil.

Com o Projeto Estratégico D (Desenvolvimento Econômico do Transporte Aéreo) a OACI conseguiu justificativa jurídica para interpretar a meta original do Artigo 44 da Convenção de Chicago de uma maneira que signifique que a OACI assuma mais responsabilidade e liderança na regulamentação econômica.

3. A OACI realiza a Conferência Mundial de Transporte Aéreo (ATConf) aproximadamente a cada dez anos.

4. Para mais informações sobre o GATS ver: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/serv\\_e/gatsqa\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/gatsqa_e.htm)



Foto: Skyler Smith/Unsplash

Com base nestas (a Declaração, as Conclusões e as Recomendações), a 6ª Conferência Mundial do Transporte Aéreo (ATConf/6), realizada em 2013, decidiu continuar a assistir aos Estados em seus esforços de liberalização mediante a promoção da instalação de “mercado” oferecida aos Estados; continuando a atualizar os TASAs, para ficarem em dia com a evolução da regulamentação; empreendendo e promovendo o desenvolvimento de cursos adicionais de treinamento, seminários regionais, ou atividades similares em benefício dos Estados, em conformidade com os recursos disponíveis; continuando a monitorar os desenvolvimentos regulatórios, conduzindo estudos sobre problemas globais de maior importância e provendo orientação quanto a políticas e assistência a Estados; e continuando a desenvolver bancos de dados tais como o Banco de Dados dos Acordos Mundiais sobre Serviços Aéreos, bem como estudos de caso de experiências de liberalização.

Nesta conferência, delegados pró-liberalização refletiram sobre as “conquistas” feitas desde a ATConf/5.

Em 2013, a 38ª Sessão da Assembleia da OACI solicitou que o Conselho iniciasse o trabalho por um acordo internacional para liberalizar o controle e a propriedade de empresas de transportes aéreos.

Em junho de 2015, o Conselho da OACI adotou a sua visão de longo prazo da liberalização:

Nós, os Estados Membros da Organização Internacional da Aviação Civil, estamos decididos a perseguir ativamente a contínua liberalização do transporte aéreo internacional, de forma a beneficiar todos os atores e a economia como um todo. Seremos conduzidos pela necessidade de assegurar respeito aos mais altos níveis de segurança física e patrimonial e ao princípio de oportunidade igual e justa para todos os Estados e atores.

A 39ª Assembleia da OACI, realizada em 2016, adotou a resolução de continuar com as políticas da OACI no campo do transporte aéreo:

Resolução da Assembleia sobre continuar com as políticas da OACI no campo do transporte aéreo (A39-15)

“A Assembleia; Reafirma o papel primário da OACI no desenvolvimento de orientação quanto a políticas para o desenvolvimento da regulamentação do transporte aéreo internacional.”

“Reafirma a necessidade para que a OACI continue explorando os arranjos regulatórios futuros e desenvolva as recomendações e propostas para satisfazer os desafios enfrentados pelo transporte aéreo internacional, respondendo às mudanças internas e externas que o afetam;”

Ao longo dos últimos quatro anos, a ATRP está trabalhando no desenvolvimento de acordos internacionais pela liberalização.

# OACI VS GATS, TISA E ALGUNS OUTROS ACORDOS INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO

Em termos gerais, a ITF apoia firmemente o papel da OACI.

Os sindicatos de aviação devem saber que uma emenda à Convenção de Chicago para alcançar a liberalização não seria uma tarefa fácil, e uma tentativa encontraria vários obstáculos políticos e jurídicos.

Uma dificuldade considerável está no grau de consenso exigido pela OACI para que uma emenda entre em vigor.<sup>5</sup>

Conforme resumido acima, em nível nacional os nossos afiliados precisam continuamente reforçar por meio de sua afiliação a necessidade de reter e reforçar um regime regulatório global de segurança e de economia, e os pontos de vista de nossos sindicatos membros podem influir nas políticas dos governos nacionais com relação à OACI. Houve várias tentativas de liberalizar/desregular a indústria da aviação fora do âmbito da OACI, particularmente em momentos em que aumenta a dúvida com relação à materialização do número requerido de ratificações para alcançar a liberalização e a desregulamentação dentro da OACI.

Houve uma tentativa importante de liberalizar a aviação civil internacional fora do âmbito da OACI durante a década de 1990 mediante a inclusão do acesso ao mercado no GATS da OMC<sup>6</sup>.

À época das negociações, foi reconhecido que o intercâmbio bilateral dos direitos de tráfego com base em vantagens recíprocas havia atendido bem às necessidades da aviação civil internacional. Além disso, foi considerado que um princípio fundamental do sistema GATS, a saber, o princípio de tratamento da nação mais favorecida (MFN),

contraria o da reciprocidade bilateral. Sob o princípio da MFN, cada Estado Membro do GATS precisa acordar um tratamento não menos favorável que o que tenha acordado com qualquer outro país quanto a serviços e fornecedores de serviços similares quando acordar serviços e fornecedores de serviços com qualquer outro Estado Membro, e isso tem que acontecer de maneira imediata e incondicional.

Por outro lado, hoje em dia existe um novo jogador em ação: O Acordo de Comércio de Serviços (TiSA). O Anexo do TiSA sobre Serviços de Transporte Aéreo cobre seis áreas de transporte aéreo internacional: reparo e manutenção de aeronaves, serviços de sistema de reserva de computadores, assistência em terra, serviços de operação aeroportuária, venda e promoção comercial de serviços de transporte aéreo, e serviços aéreos especializados. Em outras palavras, o TiSA expandiria significativamente a cobertura dos serviços de transporte aéreo para além do anexo GATS sobre transporte aéreo.

Uma vez que os acordos internacionais de comércio são moldados a portas fechadas e em segredo, poderíamos saber de um novo acordo comercial incluindo acesso a mercado em seu anexo sobre serviços de transporte aéreo a qualquer momento.

**O Secretariado da Seção e os afiliados da aviação devem se manter vigilantes.**

A preocupação principal da ITF com relação ao GATS, TISA e qualquer outro acordo internacional similar relaciona-se ao impacto de desfazer o vínculo entre as funções regulatórias econômicas e as funções regulatórias da segurança física e patrimonial que uma transferência de responsabilidade poderia representar. A ITF acredita que através da OACI é preciso que haja um vínculo orgânico entre a segurança e a regulamentação econômica.

5. O Artigo 94(a) da Convenção estipula, "qualquer emenda proposta ... deve ser aprovado por maioria de dois terços da Assembleia e deve ser observado em respeito aos estados que tenham ratificado tal emenda quando ratificada por não menos de dois terços do número total de Estados contratantes".

6. Essa tentativa foi mal-sucedida e no momento o Anexo de Transporte Aéreo do GATS cobre três assim chamados "direitos suaves": reparo e manutenção de aeronaves, venda e promoção comercial de transporte aéreo, e serviços de sistema de reserva de computadores (CRS).

# A OACI E OS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS NAÇÕES UNIDAS (ODSS)

ODS da ONU		OBJETIVO ESTRATÉGICO DA OACI*				
		Segurança	CAP/EFIC	SEG/FAC	ECON	AMB
1	Erradicar a pobreza em todas as formas e em todos os lugares					
2	Erradicar a fome, alcançar a segurança alimentar, melhorar a nutrição e promover a agricultura sustentável					
3	Garantir o acesso à saúde de qualidade e promover o bem-estar para todos, em todas as idades					
4	Garantir o acesso à educação inclusiva, de qualidade e equitativa, e promover oportunidades de aprendizagem ao longo da vida para todos					
5	Alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas					
6	Garantir a disponibilidade e a gestão sustentável da água potável e do saneamento para todos					
7	Garantir o acesso a fontes de energia fiáveis, sustentáveis e modernas para todos					
8	Promover o crescimento econômico inclusivo e sustentável, o emprego pleno e produtivo e o trabalho digno para todos					
9	Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação					
10	Reduzir as desigualdades no interior dos países e entre países					
11	Tornar as cidades e comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis					
12	Garantir padrões de consumo e de produção sustentáveis					
13	Adotar medidas urgentes para combater as alterações climáticas e os seus impactos					
14	Conservar e usar de forma sustentável os oceanos, mares e os recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável					
15	Proteger, restaurar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres, gerir de forma sustentável as florestas, combater a desertificação, travar e reverter a degradação dos solos e travar a perda da biodiversidade					
16	Promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvimento sustentável, proporcionar o acesso à justiça para todos e construir instituições eficazes, responsáveis e inclusivas a todos os níveis					
17	Reforçar os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável					





Os Objetivos Estratégicos da OACI têm forte correlação com 15 dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas (ODSs). A Organização está inteiramente empenhada em trabalhar em estreita cooperação com os Estados e outros órgãos da ONU para apoiar as metas relacionadas.

A OACI também é observadora oficial no Grupo de Peritos Interagências sobre Indicadores de Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e é a agência de custódia do indicador global 9.1.2., Volumes de passageiros e carga por modal de transporte, no âmbito da Agenda 2030.

A OACI contribui de maneira contínua para monitorar os esforços em prol da Agenda 2030 e de outros programas de desenvolvimento, conforme a necessidade.

Há um documento separado para cada categoria tratando dos elementos dos ODSs no âmbito dessa responsabilidade.

Em consonância com sua agenda pró-liberalização e pró-desregulamentação, o foco principal do Secretariado da OACI em relação aos ODSs é aumentar os investimentos, desenvolver uma infraestrutura melhor e assegurar o rápido crescimento do setor. Lamentavelmente, em nossa opinião, o Secretariado da OACI não adota uma postura forte o bastante com relação ao ODS 8. Portanto, precisamos apresentar evidências adequadas e convincentes para promover mudanças.

O pressuposto implícito é que o “efeito dominó” trará resultados positivos para todos. Nosso Grupo de Trabalho

para a OACI está solicitando à OACI que dê mais atenção às metas do ODS 8. Sem essa abordagem equilibrada, o crescimento rápido pode até provocar e acentuar as desigualdades. Os ODSs visam a um desenvolvimento contínuo, inclusivo e sustentável.

Além disso, as metas do ODS 8 estão fortemente ligadas às metas da OIT. A referência no ODS 8 ao “emprego pleno e produtivo e o trabalho digno para todos” toma emprestada a terminologia da Agenda de Trabalho Decente da OIT. O crescimento inclusivo e o trabalho decente para todas as mulheres e homens constituem a dimensão social do ODS 8. Os progressos nessa dimensão são avaliados em termos de igualdade, justiça e imparcialidade nas sociedades. As evidências indicam que a maioria dos países ainda tem um longo caminho a percorrer.

Essa abordagem equilibrada e holística é fundamental, pois há interligações dinâmicas entre as metas do ODS 8 e as de outros ODSs, e o ODS 8 está no cerne da Agenda 2030. Em outras palavras, as dimensões econômica, social e ambiental do desenvolvimento sustentável estão vinculadas de modo indissociável a muitos objetivos diferentes. Isso significa que o fracasso em promover o ODS 8 impediria o progresso em direção a outros objetivos.

Com base nesses argumentos, lembraremos o Secretariado da OACI e os representantes dos Estados da OACI que a OIT tem vasto conhecimento e experiência e pediremos que façam uso desse valioso recurso.

# A OACI E O CLIMA

De acordo com a [Agência Internacional de Energia \(AIE\)](#), o setor de aviação civil emite 3% do dióxido de carbono produzido pelo homem, e a previsão é que essa proporção aumente para 5 a 9% até 2050.

Em 2013, a União Europeia (UE), visando diminuir essas emissões, acrescentou a aviação internacional a seu programa de comércio de emissões. Esse programa incluiu tarifas para voos que ligam aeroportos da UE a aeroportos fora da união. O setor retaliou mostrando forte resistência. Na tentativa de chegar a um meio-termo, a OACI elaborou o [Programa de Compensação e Redução de Carbono](#) da Aviação Internacional (CORSIA)<sup>7</sup>.

O CORSIA pretende se alinhar ao [Acordo de Paris sobre o Clima \(PA\)](#), que define a meta global de limitar o aumento da temperatura a no máximo 2° C, exigindo ação urgente por parte de todos os setores.

O programa começou em 2021, mas não é obrigatório até 2027.

Entretanto, também permanecem outras dúvidas sérias sobre a integridade ambiental do CORSIA.

Em primeiro lugar, o CORSIA omite os voos domésticos, responsáveis por cerca de um terço das emissões do setor.

Em segundo lugar, as empresas contam principalmente com uma nova geração de aviões menos poluentes, com motores mais modernos, modificações aerodinâmicas

e acessórios que pesam menos – entre eles tablets para substituir manuais pesados para pilotos. Nenhuma providência além dessas será tomada. A ITF suspeita que a OACI não estará disposta a adotar medidas que prejudiquem os resultados financeiros das companhias aéreas. É por esse motivo que, no programa CORSIA, falta ambição para ir além da compensação das emissões.

Em terceiro lugar, existem alegações graves de que as compensações que as companhias aéreas podem comprar são ineficazes. Um [relatório de setembro de 2019](#) feito por dois respeitáveis grupos de reflexão – o NewClimate Institute e o Stockholm Environment Institute – revelou que 80% das possíveis compensações do CORSIA provavelmente não trarão nenhum benefício adicional para o clima. Embora a OACI tenha limitado a disponibilidade de compensações inúteis no programa em resposta ao relatório, muitos acreditam que ela não foi longe o bastante.

Por último, a maioria dos jatos particulares foi excluída do programa CORSIA, o que significa que suas emissões, em grande parte, não são reguladas. Os jatos particulares são altamente poluentes. O pior é que, em muitas regiões do mundo, eles se beneficiam de incentivos fiscais, que são ainda mais generosos que os concedidos às companhias aéreas comuns. Seus efeitos ambientais são terríveis. Por exemplo: de acordo com a TerraPass, empresa de compensação de carbono, um voo de Londres a Paris em um jato com metade da capacidade produz dez vezes mais emissões de carbono por passageiro do que um voo regular.

---

7. O acordo do CORSIA foi firmado para criar um programa de compensação global em que os participantes se comprometam com um crescimento neutro em carbono acima dos níveis de emissão de 2020. O CORSIA é um programa de compensação de carbono que pede às companhias aéreas que comprem créditos de compensação por uma parte da poluição acima dos níveis de 2020 a fim de compensar o crescimento futuro.



Foto: Markus Winkler/Unsplash

## OS ARGUMENTOS QUE OFERECEMOS AOS ESTADOS

Dentro da OACI, bem como contra o GATS, o TISA ou qualquer outro acordo comercial internacional cobrindo a indústria do transporte aéreo – quer plena ou parcialmente – a ITF argumenta que:

- Os Estados devem ter uma política de gestão ativa do exercício de direitos de tráfego aéreo e acesso a Mercado com base em decisões específicas de país e rota conforme cada caso,
- Cada estado deve fazer a liberalização conforme a sua escolha e o seu ritmo de implantação,
- Qualquer extensão de acordos de “céus abertos” ou outro meio de liberalização de acesso a Mercado precisa ser acompanhada de medidas efetivas para prevenir o comportamento anticompetitivo,
- Na determinação de políticas relativas aos direitos de tráfego aéreo, os Estados devem considerar a reciprocidade, a pesagem dos benefícios, e a proteção da dimensão do interesse público,
- A OACI sempre deve desempenhar um papel de liderança quando se trata da regulação econômica.
- Os Estados e a OACI devem incorporar fatores humanos e sociais na busca dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas (SDGs) dos qual sejam signatários.

# UMA LISTA DE CONFERÊNCIA PARA SINDICATOS DE AVIAÇÃO

Aqui está uma lista de conferência para assistir e inspirar os sindicatos de aviação ao se engajarem no trabalho da ITF na OACI:

- Indicar um coordenador para o trabalho da OACI.
- Seguir as circulares e e-mails pertinentes enviados criteriosamente pelo Secretariado da Seção.
- Identificar quem representa o seu governo em eventos da OACI. Saber seus nomes, endereços de e-mail, números de telefone e demais dados de contato.
- Se vocês têm quaisquer contatos com o pessoal do Secretariado da OACI, compartilhem esses contatos com o Secretariado da sua Seção.
- Quando solicitados pelo Secretariado da Seção para enviar cartas-modelo para os seus governos e representantes da OACI do seu país, enviem-nas em tempo hábil.
- Se possível, tentem ser parte da delegação do seu governo em importantes eventos da OACI.
- Sejam parte da delegação da ITF em reuniões da OACI. Tenham em mente que sua principal tarefa nas reuniões da OACI será a de fazer lobby perante o seu governo. Portanto, escolham seus delegados de maneira condizente.
- Peçam ao seu sindicato para postar histórias novas relacionadas ao trabalho da ITF com a OACI no site do seu sindicato ou no seu informativo, boletim ou jornal.
- Mantenham a sua organização e os seus membros atualizados a respeito do trabalho da ITF com a OACI.
- Informem e atualizem o Secretariado se haverá uma reunião com seu governo.
- Quando possível, engajem-se no trabalho com seu Escritório Regional perante a OACI.
- Não hesitem em contatar o Secretariado da Seção se tiverem quaisquer perguntas ou precisarem de informação adicional.

# VEJA EXEMPLOS DE NOSSO TRABALHO NA OACI

## [ITF faz alerta contra “bandeiras de conveniência” na aviação.](#)

10 de julho de 2014

A ITF apresentará um alerta sobre o crescimento das “bandeiras de conveniência” na aviação durante a sexta Conferência de Transporte Aéreo da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) em Montreal, que tem início no dia 17 de março.

## [ITF soa alerta de “bandeiras de conveniência” na aviação](#)

17 de julho de 2014

A ITF (Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes) apresentará um alerta sobre o crescimento das “bandeiras de conveniência” na aviação durante a sexta Conferência de Transporte Aéreo da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) em Montreal, que começa no domingo.

## [Lobby iniciado por sindicatos de aviação civil da ITF sobre os “grandes problemas”](#)

21 de julho de 2014

Sindicatos de aviação civil da ITF no mundo todo estão fazendo lobby com seus governos em prol de questões importantes para os trabalhadores e o setor na preparação para a última reunião da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional).

## [Novas orientações da ICAO uma “grande conquista” para ITF](#)

24 de Fev de 2016

Depois de anos de campanha por um ar seguro na cabine, a ITF recebeu novas diretrizes da Organização Internacional de Aviação Civil (OACI) quanto a treinamento, formação e comunicação relacionados a eventos de escapamento de gás.

## [ITF abre escritório de ligação na OACI](#)

09 de maio de 2018

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) consolidou seu compromisso de marcar uma presença cada vez maior e considerável no setor de transportes da aviação civil.

## [ITF no centro da cúpula mundial sobre aviação](#)

25 de setembro de 2019

Uma delegação da ITF está na 40ª Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) – assegurando-se de que os aeroviários influenciem o órgão mais alto de definição de regras da indústria mundial das linhas aéreas.

# ANEXO X – ESTADOS MEMBROS DO CONSELHO DA OACI 2019-2022

Os seguintes Estados foram escolhidos entre os 193 membros da OACI para serem parte dos 36 membros do Conselho Diretor durante a Assembleia de 2019 da OACI.

## PARTE I – Estados de importância-chave no transporte aéreo

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

## PARTE II – Estados que dão a maior contribuição à provisão de instalações para a navegação aérea civil e internacional

Argentina, Colômbia, Egito, Finlândia\*, Índia, México, Países Baixos\*, Nigéria, Arábia Saudita, Cingapura, África do Sul e Espanha

## PARTE III – Estados assegurando representação geográfica

Costa Rica\*, Costa do Marfim\*, República Dominicana\*, Guiné-Equatorial\*, Grécia\*, Malásia, Paraguai\*, Peru\*, República da Coreia, Sudão\*, Tunísia\*, Emirados Árabes Unidos, Zâmbia\*.

\* Estados recém-incluídos em 2019

---

# ANEXO XY – ESCRITÓRIOS REGIONAIS DA OACI

- Bangucoque, Tailândia (Escritório de Ásia e Pacífico)
- Cairo, Egito (Escritório do Oriente Médio)
- Dacar, Senegal (Escritório da África Ocidental e Central)
- Lima, Peru (Escritório Sul-Americano)
- Cidade do México, México (Escritório da América do Norte, do Centro e do Caribe)
- Nairóbi, Quênia (Escritório da África Oriental e do Sul)
- Paris, França (Escritório da Europa e do Atlântico Norte)

---

# ANEXO XZ: PRINCÍPIOS BÁSICOS DO PROCESSO DE LOBBY

Fazer lobby e contato direto com os representantes nacionais da OACI e os elaboradores de políticas públicas da aviação civil é um componente fundamental de nossas campanhas contínuas de defesa. O lobby em nível nacional é essencial para alcançar as alterações que desejamos nas políticas.

É importante ter em mente que uma das formas mais persuasivas de lobby são reuniões presenciais com as autoridades nacionais ou sua equipe sobre as questões em jogo.

O lobby cria relações com os oficiais da aviação nacional e os informa sobre as necessidades e preocupações trabalhistas. O lobby também serve de complemento para a criação de uma rede ou base e defesa na mídia. As três estratégias funcionam juntas para criar uma campanha de defesa bem-sucedida.

Durante essas reuniões, é preciso deixar claro a mensagem e o “pedido” final. Para isso, a Seção de Aviação Civil da ITF elaborou as “Diretrizes de lobby para sindicatos de aviação em nível nacional”. Estude-as com atenção. Lembre-se ainda de que conforme mencionado nas diretrizes, o Secretariado da Aviação Civil as atualiza periodicamente.

# DIRETRIZES DE LOBBY PARA SINDICATOS DE AVIAÇÃO EM NÍVEL NACIONAL

Este memorando tem como objetivo auxiliar os afiliados da aviação civil da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) que estejam dispostos a fazer lobby com seus governos nacionais em prol de uma maior liberalização do transporte aéreo por parte da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Quando o Painel de Regulação do Transporte Aéreo (ATRP) da OACI publicar seus projetos de propostas para uma maior liberalização com relação a áreas importantes da regulação econômica do transporte aéreo internacional, inclusive o acesso ao mercado e a liberalização do controle e propriedade de empresas de transporte aéreo, a seção de aviação civil redigirá novas diretrizes com foco neste documento.

A 6ª Conferência de Transporte Aéreo da OACI, em março de 2013, aprovou conclusões importantes em áreas-chave da regulação econômica do transporte aéreo internacional, como: acesso ao mercado, liberalização do controle e propriedade de empresas de transporte aéreo, concorrência leal e direitos do consumidor.

Essas conclusões também se refletem nas decisões tomadas pela assembleia no âmbito do programa de trabalho da OACI posteriormente, em setembro e outubro de 2013.

## O que está acontecendo agora?

Durante o período pós-conferência, espera-se que a OACI apresente resultados sobre as seguintes questões:

- Adoção de uma “visão de longo prazo” para a liberalização do acesso ao mercado, inclusive o desenvolvimento de um acordo multilateral.
- Progressos sobre um acordo multilateral para liberalização do controle e propriedade de empresas de transporte aéreo.
- Atualização das regras de orientação sobre concorrência leal, que foi confirmada pela conferência como um “princípio geral importante na operação de serviços aéreos internacionais”.
- Desenvolvimento de princípios básicos de proteção ao consumidor.

A ITF acredita que o progresso nessas importantes áreas pode contribuir para um maior desenvolvimento do arcabouço regulatório econômico global para o transporte aéreo internacional. Contudo, o ponto de vista de todas as partes interessadas, inclusive os trabalhadores, deve ser levado em consideração. O respeito aos direitos sociais e trabalhistas deve ser uma parte indispensável desse processo. A última conferência da OACI e a assembleia enfatizaram isso de modo muito claro.

## A posição da ITF

**Experiência:** no setor marítimo, os navios e frotas podem adotar bandeiras de conveniência, ou seja, eles podem ser registrados com a bandeira de países (inclusive nações sem

litoral e sem tradição marítima) que oferecem segurança e normas trabalhistas de baixo custo e estruturas inadequadas de supervisão e inspeção de segurança. O uso de bandeiras de conveniência geralmente é motivado pelo desejo de reduzir custos (incluindo o pagamento de menores salários e benefícios aos trabalhadores) ou de escapar do controle regulatório efetivo do Estado em que o navio ou frota é possuído em usufruto.

**Bandeiras de Conveniência (BDCs):** a ITF não foi a única a mostrar preocupação com a entrada das “bandeiras de conveniência” no setor de transportes aéreos ou a levantar questões sobre a capacidade das estruturas regulatórias em nível nacional de proporcionar uma supervisão de segurança eficaz das operadoras globalizadas e empresas multinacionais de transporte aéreo. Essa tendência pode se agravar em um ambiente desregulado, onde os órgãos de registro começam a “competir” entre si por mais aeronaves registradas, criando uma corrida desenfreada ao fundo do poço.

**Sustentabilidade:** as companhias aéreas estão usando esse novo ambiente desregulado para escolher criativamente se desejam ser reguladas e supervisionadas por uma regulação local ou regional, expondo o setor de aviação civil ao risco de dumping social, sucateamento da segurança e menos supervisão. Como consequência, agora a sustentabilidade do setor de transportes aéreos está em risco, com o aumento da crise e da resistência dos trabalhadores a essas táticas dos empregadores.

**Organização Internacional do Trabalho (OIT):** a ITF acredita que há um caminho melhor. Após um período de acelerada desregulamentação e liberalização da aviação, agora é hora de uma nova abordagem que combine um setor de transporte aéreo civil íntegro, capaz de prestar os serviços seguros necessários para a sociedade e os negócios e ainda oferecer condições de trabalho justas e aceitáveis para os funcionários. É preciso que haja um consenso internacional sobre o princípio de que não deve haver competição por questões sociais – nem entre países, nem entre modelos de negócios. Isso exige que a OACI trabalhe em cooperação com outras agências das Nações Unidas em questões de interesse mútuo, principalmente com a OIT. Parte desse trabalho cooperativo já teve início no fórum de diálogo mundial da OIT sobre os efeitos da crise econômica global no setor de aviação civil, de 20 a 22 de fevereiro de 2013.

## O que estamos pedindo?

Ao realizar seu trabalho de acompanhamento, os órgãos da OACI envolvidos (como o Comitê de Transporte Aéreo [ATC]) deveriam adotar recomendações no que diz respeito à Declaração da OIT sobre os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho (1998). A liberalização não deve seguir adiante sem que essa providência seja tomada. Ademais, isso é fundamental em termos de concorrência leal e para combater o dumping social.



Caso tenham algum comentário ou sugestão, favor entrar em contato conosco: [civilaviation@itf.org.uk](mailto:civilaviation@itf.org.uk)

Mantenham-nos informados sobre seu trabalho de lobby nacional e avisem-nos se pudermos ajudar com seu trabalho de lobby de alguma maneira.