



PERIGO

BDCs da Aviação

Uma visão geral

BDCs Marítimas

- Navios hasteiam bandeiras de conveniência (BDCs) para burlar leis, condições e sindicatos nacionais.
- Não há “vínculo genuíno” entre o dono do navio e a bandeira por ele usada.
- Os marítimos de BDCs são mal pagos, têm emprego precário e muitas queixas quanto ao local de trabalho.
- As BDCs aumentaram a pressão sobre os marítimos sob bandeiras nacionais.

BDCs = Perda de poder sindical

- Aproximadamente 120.000 navios com mais de 500 GT na frota mundial.
- 70% deles operam sob o sistema BDC.
- A ITF tem acordos coletivos em por volta de 12,500 navios.
- A penetração do trabalho sindicalizado na frota BDC é de em torno de 10 por cento.

Há apenas uma década...

- A seção de Aviação Civil da ITF manifestou-se preocupada quanto às BDCs da aviação.
- A ITF alertou que a aviação poderia imitar a navegação marítima
- Foi tida como alarmista e ridícula!
- **A ampla maioria do setor ignorou essas preocupações “sem fundamento”.**
- A segurança da aviação civil foi altamente regulamentada. Argumentaram que era excessivo e que precisava de uma rápida liberalização.

O tempo deu razão à ITF

- A liberalização e a desregulamentação do setor têm levado a que voadoras registrem a si mesmas e a suas aeronaves em países diferentes, onde os padrões de inspeção de segurança são inadequados conforme o padrão aceito internacionalmente.
- “Numa indústria segura, não há lugar para bandeiras de conveniência.” (Giovanni Bisignani, 2006)

E hoje...

- A OIAC reconhece que as “bandeiras de conveniência” existem na aviação.
- O termo é também usado pela CE e pela IATA.
- A OIAC adotou algumas medidas para reduzir a ameaça à segurança.
- **O termo “bandeiras de conveniência” não é usado oficialmente pela OMI (Organização Marítima Internacional).**

Devemos ser complacentes?

- Alguém pode dizer: **“Bem, os acionistas da indústria estão cientes do perigo e já estão lidando com isso, de forma que os sindicatos de aviadores não precisam se alarmar.”**
- Tal otimismo e complacência não resiste a uma análise mais cuidadosa.

Segundo a OIAC...

- A OIAC identifica dois diferentes tipos de operadores de BDCs:
 - (a) Os que o fazem por motivos fiscais, mas onde o estado de registro e o estado do operador fazem acordo para garantir supervisão adequada;
 - (b) Os que o fazem para “levar vantagem de um sistema onde a supervisão econômica ou técnica é mínima”.

O segundo grupo, afirma a OIAC, está criando “sérias preocupações quanto à segurança” e precisa ser combatido.

A OIAC é complacente

- A OIAC diz que “operações de BDC” é a “terminologia adequada” apenas para o segundo grupo.
- Segundo a OIAC, as medidas que existem são suficientes para minimizar o risco.

Somente “problemas secundários”?

- A OIAC aceita que existem alguns problemas, como a falta de definições mais precisas de termos tais como “principal base de negócios” e “aeronave arrendada”, onde a propriedade, mais do que o controle, reside em outro lugar. A simplificação das “linhas de prestação de contas” entre estados, em situações onde aeronaves tenham sua propriedade ou operação em estados diferentes daquele de registro e/ou do operador, é também vista como algo em que se deve trabalhar mais.

A UE e a FAA

- Em 2006, a União Europeia começou a fazer uma lista negra de linhas aéreas “para extirpar a prática das bandeiras de conveniência pela qual alguns países emitem Certificados de Operação Aérea a linhas aéreas duvidosas”.
- A Autoridade Federal de Aviação dos EUA (FAA) audita a supervisão de segurança de outros países e, com base nos seus achados, pode recusar ou caçar a permissão para operar nos EUA.

Podemos ficar tranquilos?

- A grande pergunta para os sindicatos de aviadores é, enquanto prosseguem as políticas de liberalização, podemos ficar tranquilos com alguma nova e acordada supervisão global de segurança?
- **Essas medidas são boas o bastante para proteger as condições de trabalho dos aviadores e deter o “dumping” social?**

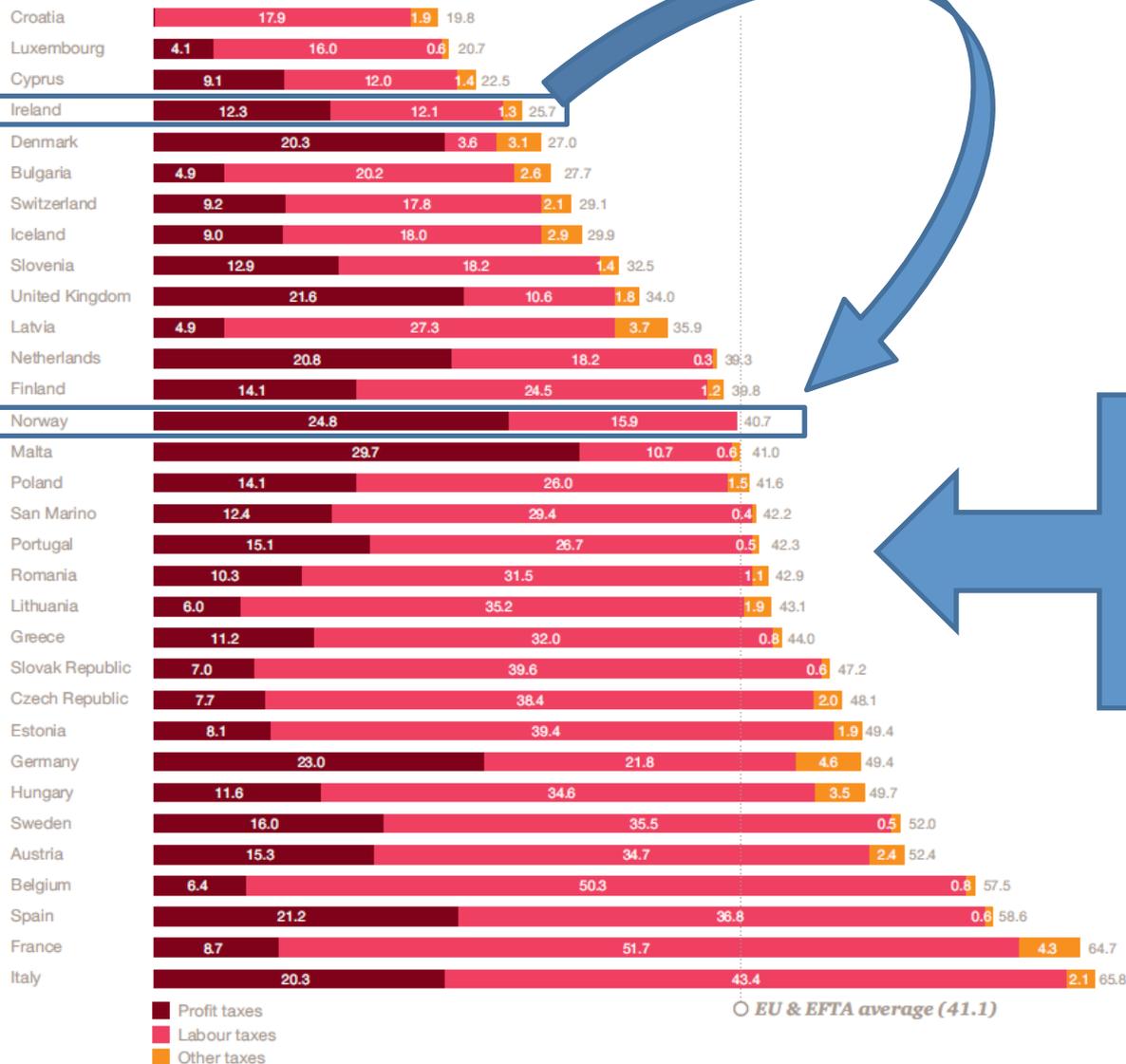
As BDCs deles e as nossas

- A definição da OIAC e de outros do que sejam as BCDs é por demais estreita.
- Não consideram o aspecto social do problema.
- Nem a OIAC, nem a UE, a FAA ou a IATA estão genuinamente preocupadas com as linhas aéreas irem às compras em busca de leis trabalhistas e normas que mais lhes forem convenientes. **Não se importariam com linhas aéreas burlando leis e impostos nacionais mediante o uso de uma BDC.**

Economy sub-indicator results by region: EU & EFTA

Fonte: "Pagamento de impostos em 2014", relatório da PwC, p. 157

Total Tax Rate (%)



Vários impostos promovendo a arbitragem trabalhista / dumping social

A realidade em terra...

- Algumas empresas aéreas tentar usar estratégias de BDC para minar padrões trabalhistas decentes.
- Ao sujeitar a mão de obra a salários e condições abaixo do padrão, tais linhas aéreas também ameaçam os padrões da aviação em outras partes do mundo.
- **Com outros países seguindo o exemplo irlandês, a concorrência entre os países de BDC para atrair linhas aéreas tende a começar num futuro próximo.**