

Bandeiras de conveniência na aviação civil



“Mas desta vez, diferentemente de 50 anos atrás, temos o conhecimento e a experiência de quão deploráveis podem ser as consequências de dar mesmo o passo mais modesto rumo às bandeiras de conveniência na aviação internacional.”

Allan Mendelsohn, Faculdade de Direito de Georgetown, 2014

Allan Mendelsohn, Faculdade de Direito de Georgetown, 2014

“A liberalização e a desregulamentação têm permitido às voadoras registrarem a si mesmas e às aeronaves em países onde os padrões de fiscalização de segurança estão abaixo daqueles internacionalmente acordados.”

Quando a seção de aviação civil da ITF alertou a respeito das bandeiras de conveniência (BDCs) no setor de aviação, mais de uma década atrás, foi tida como alarmista. Houve quem considerasse ridícula a ideia de que a aviação seguisse a navegação no uso de bandeiras de conveniência, se a liberalização e a desregulamentação continuassem correndo soltas.

Com a honrosa exceção dos sindicatos de aviadores afiliados à ITF, a maioria da indústria preferiu ignorar essas “preocupações infundadas”. No final das contas, conforme argumentaram, a aviação civil era altamente regulamentada quanto à segurança – na verdade, era regulamentada demais e precisava de uma liberalização rápida e intensa.

Infelizmente, o tempo deu razão à ITF. A liberalização e a desregulamentação têm permitido às voadoras registrarem a si mesmas e às aeronaves em países onde os padrões de fiscalização de segurança estão abaixo daqueles internacionalmente acordados.

Hoje em dia, o regulador global da indústria, a Associação Internacional de Aviação Civil (OIAC), reconhece que, de fato, as bandeiras de conveniência existem na aviação.

O termo também é usado pela Comissão Européia (CE) e pela associação da indústria das linhas aéreas, IATA. Em 2006, Giovanni Bisignani, o seu então diretor geral e chefe executivo, declarou: “As bandeiras de conveniência não têm lugar numa indústria segura.”

A OIAC baixou algumas medidas para reduzir a ameaça aos índices de segurança da indústria.

Interessantemente, enquanto a OIAC, a CE e a IATA usam o termo “bandeiras de conveniência”, o mesmo termo não é usado oficialmente pela Organização Marítima Internacional (OMI).

Poderia isto significar que todas as partes interessadas do setor agora estão cientes do perigo e estão enfrentando os problemas que possa causar – de forma que não há razão para os sindicatos de aeroviários ficarem alarmados? Infelizmente, não: ver as coisas desse ângulo seria excessivamente otimista e complacente.

A OIAC reconhece dois diferentes tipos de operações com BDCs na indústria global da aviação:

- Aquelas que se dão por razões fiscais, onde os arranjos em geral são feitos entre o estado de registro e o estado do proprietário para garantir uma fiscalização adequada
- Aquelas arranjadas para “levar vantagem de um sistema sem a menor fiscalização técnica ou econômica”.

Segundo a OIAC, o segundo grupo está criando “preocupações de segurança” e requer contramedidas. A OIAC declara que considera “operações de bandeira de conveniência” a terminologia apropriada apenas para este segundo grupo.

Para a OIAC, as medidas já tomadas são suficientes para minimizar os riscos criados pelas BDCs da aviação. Ela admite que ainda existem alguns problemas a serem resolvidos, incluindo definições mais precisas de termos tais como “principal base de negócios” e a questão das aeronaves arrendadas, onde a propriedade,

Bandeiras de conveniência na aviação civil



mais do que o controle, reside em outro lugar. A simplificação das “linhas de prestação de contas” entre estados em situações onde as aeronaves baseiam-se ou são operadas em estados diferentes daqueles do seu registro e/ou do operador é também considerada uma área que requer mais trabalho.

Em 2006, a União Européia começou a fazer uma lista negra das linhas aéreas, a fim de “extirpar a prática das bandeiras de conveniência, pela qual alguns países emitem Certificados de Operação Aérea para linhas aéreas duvidosas”.

A Autoridade Federal de Aviação (FAA) também audita a fiscalização de segurança feita por outros países e, com base nas conclusões de tais auditorias, pode recusar ou revogar a permissão para operar nos EUA ou em voos internacionais para lá.

A pergunta de um milhão de dólares para os sindicatos de aviação é: num momento em que a liberalização, sob políticas de “céus abertos”, continua a crescer, podemos manter uma fiscalização de segurança globalmente harmonizada?

Em outras palavras, são essas medidas boas o bastante para proteger as condições de trabalho dos aviadores e impedir que haja mais dumping social?

Os estudos de caso deste módulo nos permitem responder de maneira crítica a essas perguntas.

As definições de BDC da OIAC e de outros são estreitas demais e não levam em consideração o aspecto social do problema.

Nem a OIAC, nem a UE, a FAA ou a IATA têm uma preocupação genuína quanto a permitir que as linhas aéreas efetivamente saiam em busca de leis trabalhistas e regulamentações que mais bem se adequem à insuficiência de seus padrões. Conforme revelam esses estudos de caso, há linhas aéreas que procuram usar bandeiras de conveniência às custas do sacrifício de padrões trabalhistas decentes.

Aos submeterem sua mão de obra a condições e salários abaixo do padrão, tais linhas aéreas também ameaçam os padrões dos aeroviários em outras partes do mundo.



Este módulo visa a conscientizar os sindicatos de aviadores da ITF dos perigos imediatos e de longo prazo referentes à expansão das práticas de BDC na indústria global da aviação civil.

Bandeiras de conveniência na aviação civil



“Mas desta vez, diferentemente de 50 anos atrás, temos o conhecimento e a experiência de quão deploráveis podem ser as consequências de dar mesmo o passo mais modesto rumo às bandeiras de conveniência na aviação internacional.”

Allan Mendelsohn, Faculdade de Direito de Georgetown, 2014

Allan Mendelsohn, Faculdade de Direito de Georgetown, 2014

“Os resultados desta pesquisa revelam um padrão fascinante entre as BDCs.”

Em maio de 2013, a seção de aviação civil da ITF realizou uma reunião informal com um representante dos pilotos trabalhando para a UPS. Pediu-se à ITF que pesquisasse a MNG, uma empresa aérea de transporte de carga, a qual não era sindicalizada, e sua filial eslovena, a Solinair.

O resultado dessa pesquisa revelou um padrão fascinante entre as BDCs da aviação.

A Solinair (SOP) é uma linha aérea baseada na Eslovênia. Seus “hubs” são o aeroporto Jože Pučnik, da Lubiênia, e o aeroporto Portorož. Seus “hubs” secundários são Colônia, Bonn e Joanesburgo. Sua frota consiste de três aeronaves.

Sua companhia controladora é a Linhas Aéreas MNG, da Turquia. A MNG comprou a Solinair em 2008. É provável que o tenha feito a fim de ter uma empresa aérea baseada em um país da União Europeia – permitindo-lhe levar vantagem da política de céus abertos da UE. Como todas as empresas turcas de aviação, a MNG também desfruta dos benefícios das proteções em vigor no mercado turco de aviação.

A Solinair opera principalmente serviços de frete de avião de carga (charter), o que inclui empresas de logística tais como UPS e TNT. Também é dona de uma escola de pilotagem que provê diferentes licenças, tanto para pilotos privados (PPL) como comerciais (CPL).

No dia 9 de abril de 2011, a Solinair pôs o seu recém adquirido Boeing 737-4K5 S5-ABV (msn 24128), que fora da MNG, nas cores da empresa espanhola Layonair Airways. A Layonair, em sua origem, é da Mauritània, mas estabeleceu-se nas Ilhas Canárias em abril de 2010. Serviços conectando Las Palmas com o aeroporto de Barajas, em Madri, foram lançados em 6 de abril de 2011, com operações em nome da Iberia Cargo.

Em dezembro de 2012, a divisão Sul-Africana da DHL Aviação rendeu à Solinair um contrato de arrendamento para operações de carga usando a aeronave B737-4K5F (msn 24128/S5-ABV). Desde então, Airstream Cargo, uma empresa nigeriana, tem operado a aeronave mencionada acima fora de Lagos. Ela é arrendada da Solinair usando, como nome fantasia, o de Axiom Air.

Turquia, Eslovênia, Nigéria, Espana, Emirados Árabes Unidos e Maurício. São esses os países de uma forma ou outra envolvidos nas operações de umas poucas aeronaves de propriedade de uma empresa aérea relativamente pequena.

Em resumo, existe uma estonteante gama de complexas relações de negócios, refletindo um sistema BDC semelhante ao da indústria marítima. Como essas empresas não são sindicalizadas, tal informação baseia-se principalmente em informação de segunda mão e pode não refletir o quadro em toda sua complexidade.

Bandeiras de conveniência na aviação civil



“Mas desta vez, diferentemente de 50 anos atrás, temos o conhecimento e a experiência de quão deploráveis podem ser as consequências de dar mesmo o passo mais modesto rumo às bandeiras de conveniência na aviação internacional.”

Allan Mendelsohn, Faculdade de Direito de Georgetown, 2014

Allan Mendelsohn, Faculdade de Direito de Georgetown, 2014

Estudo de caso: Jetstar

Qual é o histórico?

Tripulantes de cabine estrangeiros trabalhando nos voos domésticos da Austrália precisam de um visto de categoria 457. É preciso que o empregador garanta que não dispõe de um trabalhador australiano para a posição e que a remuneração do trabalhador estrangeiro não esteja abaixo dos padrões. A Jetstar conseguiu pagar sua tripulação baseada na Tailândia por meio da brecha do esquema dos Vistos para Fins Especiais (SPV), que permite que empresas aéreas australianas paguem diferentemente tripulações estrangeiras empregadas em voos domésticos. Isto é feito ao se usar etiquetagem de voos domésticos em números de voos internacionais. Por exemplo, é dado a um voo um número de voo internacional, ainda que saia de Adelaide, pouse em Melbourne, Sydney e Brisbane, com alguns passageiros voando apenas domesticamente ainda de o voo se tornar internacional. A tripulação de cabine da Jetstar trabalha em tais voos. Os salários e condições da Austrália ficam minados e os turnos excessivamente longos resultam em fadiga e nos problemas de segurança que decorrem dela.

Qual é a estratégia da companhia?

A Jetstar pertence à empresa nacional Qantas. Ela emprega tripulação baseada na Tailândia por meio de uma subsidiária da Qantas: Tour East Thailand. A estratégia da companhia é a de evitar a regulamentação mais severa em vigor na Austrália com relação a tempo de Descanso, pagamento e demais leis de local de trabalho.

Em 2011, um empregado queixou-se à Jetstar sobre a fadiga causada pelos excessivos voos longos de ida e volta a que as tripulações eram submetidas, a inadequação do tempo de

descanso e dos refeitórios, e a desigualdade de direitos entre tripulantes estrangeiros e australianos, os quais podem rejeitar tais cargas horárias enquanto que os estrangeiros não têm as mesmas opções.

As práticas da linha aérea têm sido expostas publicamente. O programa Lateline da televisão australiana mostrou uma matéria sobre os empregados da Jetstar estarem sofrendo devido a cargas horárias não regulamentadas, baixa remuneração e multas rescisórias excessivamente altas em caso de pedido de demissão. A tripulação tailandesa da Jetstar não recebe em caso de doença e tinha direito a apenas metade das férias anuais a que os empregados australianos tinham direito. O relatório também mencionou que “se a tripulação baseada na Tailândia pedir demissão mais cedo que o esperado ou for demitida, pode ser forçada a reembolsar a empresa o valor de até quatro meses de seu salário base’.

Em 2012, a Ouvidoria para Assuntos de Trabalho Justo (FWO), um órgão governamental que monitora a conformidade com as leis trabalhistas australianas nos locais de trabalho, resolveu agir com relação à Jetstar e a Valuair¹. Segundo a FWO, a Jetstar e a Valuair estão baixando a remuneração da tripulação de cabine recrutada na Tailândia em até metade do valor mínimo a que teria direito, e o órgão está empenhado em banir essa prática e garantir que a tripulação de cabine estrangeira seja remunerada conforme o padrão estabelecido para tripulações de cabine da Austrália em 2010. O caso ainda está em andamento: as audiências já terminaram mas, até 16 de maio de 2014, nenhuma sentença havia sido proferida no Tribunal Federal de Sydney. O TWU (Sindicato dos Trabalhadores em Transportes da Austrália), afiliado à ITF está acompanhando o caso com interesse.

¹ Valuair é uma empresa de baixo custo que se fundiu à Jetstar Asia em 2005, ainda que continue a operar serviços entre Cingapura e Indonésia sob o seu próprio código de linha aérea. A lei obriga a que linhas aéreas cingalesas sejam em sua maior parte de propriedade cingalesa, de forma que a propriedade da Valuair divide-se entre um grupo investidor cingalês, o Westbrook Holdings (51%) e a subsidiária do Grupo Qantas, Jetstar Asia Holdings (49%).

“As condições e salários da Austrália estão minados, e turnos excessivamente longos levam à exaustão e aos problemas de segurança que decorrem dela.”

Bandeiras de conveniência na aviação civil



Qual é a resposta sindical?

A TWU tem reunido informação e comentado as ações da Jetstar e da Valuair. É difícil obter acesso à tripulação tailandesa enquanto ela está na Austrália, mas, por meio dos contatos da TWU, tem sido possível verificar a experiência dessa tripulação. Em maio de 2012, a TWU, a Associação Australiana de Pilotos e a Associação Internacional de Pilotos (AIPA) publicamente declararam seu apoio à investigação conduzida pela FWO através de boletins para a imprensa e entrevistas dadas a jornalistas. Desde então, a TWU tem comentado uma variedade de questões referentes ao tratamento que a Qantas e a Jetstar dispensam aos seus empregados e considera isso uma parte de uma campanha mais ampla sobre aviação. A posição da TWU é: “trabalho feito na Austrália, direitos de australianos”. Ou seja, se é na Austrália que os empregados trabalham,

deve-se dar a eles remuneração e condições australianas.

Uma vez que o caso com a FWO ainda não chegou a uma conclusão, a TWU não tomou outras medidas diretamente relacionadas ao caso. Os próximos passos para a TWU são:

- Continuar obtendo provas com a tripulação baseada na Tailândia enquanto se espera o julgamento,
- Determinar a viabilidade da organização de uma campanha em torno das ações da Jetstar e da Valuair, e
- Determinar o nível de assistência externa necessário e quais organizações a podem dar.



Que perigos o modelo da Jetstar traz para os sindicatos?

- As práticas de BDC podem minar os salários e condições dos aeroviários em seu próprio país.
- Podem criar, direta e indiretamente pressões similares sobre salários e condições de aeroviários em muitos outros países.
- As BDCs da aviação podem gradualmente tornarem-se uma prática normal do setor.
- Com a disseminação das BDCs, os sindicatos de aviação podem perder membros e força.
- A institucionalização das BDCs na aviação pode minar a segurança do voo.

As empresas aéreas de seu país estão usando as bandeiras de conveniência?

- Existem trabalhadores estrangeiros em sua companhia aérea?
- Acontece de as linhas aéreas de seu país registrarem seus aviões em outros países?
- Acontece de linhas aéreas estrangeiras registrarem os seus aviões no seu país?
- Existem aeroviários contratados através de agências de emprego, tanto para trabalho temporário como permanente?

Bandeiras de conveniência na aviação civil



“Mas desta vez, diferentemente de 50 anos atrás, temos o conhecimento e a experiência de quão deploráveis podem ser as consequências de dar mesmo o passo mais modesto rumo às bandeiras de conveniência na aviação internacional.”

Allan Mendelsohn, Faculdade de Direito de Georgetown, 2014

Allan Mendelsohn, Faculdade de Direito de Georgetown, 2014

“Norwegian Air Shuttle emprega práticas de bandeira de conveniência (BDC) para evitar a rigorosa regulamentação, os custos empregatícios e os impostos nórdicos.”

Estudo de caso: Norwegian Air Shuttle

Qual é o histórico?

Em 2012, a empresa aérea de baixo custo Norwegian Air Shuttle (NAS) fez o maior pedido de aeronaves já visto pela Europa. Irá comprar 222 Boeings e Airbuses por algo em torno de USD 10 bilhões, a fim de competir com as maiores empresas de baixo custo da Europa, Ryanair e EasyJet.

Esta empresa de rápido crescimento, Norwegian Air Shuttle, faz uso de práticas de bandeira de conveniência (BDC) para evitar as estritas normas, os custos trabalhistas e os impostos nórdicos. Que forma assumem essas práticas?

- Baseia aviões na Espanha e no aeroporto de Gatwick, em Londres.
- Contrata equipe em resorts da Espanha e em Londres.
- Faz “wet-lease” de aeronaves da Hi Fly, uma empresa aérea com sede em Lisboa, Portugal.
- Localiza o seu escritório administrativo na Letônia.
- Localiza o departamento de TI na Ucrânia.
- Opera os seus voos asiáticos fora de Bangkok, usando equipe local, com condições de tripulação de cabine locais.
- Contrata pilotos que operam em voos asiáticos através da Air Crew Asia Ltd, uma agência de empregos baseada em Cingapura. Os pilotos são licenciados na Europa, dado que as aeronaves encontram-se sob as normas da EASA (Agência de Segurança de

Aviação da Europa). A NAS nomeia Bangkok como sua base “secundária”. As normas da Tailândia não permitem que pilotos europeus tenham como base a Tailândia quando não trabalham para uma empresa local.

- Registra aeronaves na Irlanda como EI-LNA/ LNB.
- Tem uma base de tripulação no Aeroporto Internacional JFK, em Nova York, Estados Unidos, e tem recrutado e treinado tripulação de cabine para sua base em Fort Lauderdale.

De forma que há muitos países envolvidos na tentativa da empresa aérea de evitar regulamentações mais estritas, entre eles Espanha, Portugal, Letônia, Ucrânia, Irlanda, Tailândia, EUA e Cingapura.

Como a empresa se beneficia disso?

A companhia se beneficia ao arcar apenas com custos trabalhistas mais baixos. A Espanha passa por uma séria crise econômica e a NAS emprega comissários de bordo desempregados da Espanha com menos condições de operar voos domésticos na Noruega. Seus contratos não têm especificação de tarefas, o que permite à empresa pagar salários mais baixos em comparação com a média salarial dos tripulantes de bordo na Espanha. De fato, muitos desses tripulantes de cabine voam durante todo o seu período de serviço na Noruega e entre a Escandinávia e outros países.

Segundo um estudo recente, os níveis salariais brutos (conforme índice de Nova York) nas principais cidades deste país são conforme a seguir:

Bandeiras de conveniência na aviação civil



“Mas desta vez, diferentemente de 50 anos atrás, temos o conhecimento e a experiência de quão deploráveis podem ser as consequências de dar mesmo o passo mais modesto rumo às bandeiras de conveniência na aviação internacional.”

Allan Mendelsohn, Faculdade de Direito de Georgetown, 2014

Allan Mendelsohn, Faculdade de Direito de Georgetown, 2014

“O sindicato de aeroviários Parat, afiliado à ITF, tem feito campanhas contra as BDCs na aviação e, em particular, tem exercido pressão sobre o governo da Noruega para rejeitar a exigência da companhia de mudar as leis de imigração.”

Cidade	Nível salarial bruto
Oslo	119.1
Barcelona	59.6
Riga	24.2
Bangkok	14.6
Kiev	10.5

O emprego de equipe proveniente de bases trabalhistas distantes e baratas não é uma tática usada apenas pela NAS. Também exige “reformas” trabalhistas na Noruega e ameaça com tirar mais aeronaves do país.

Qual é a estratégia da companhia?

À medida que os preços do combustível disparavam em meados da década de 2000 e a competição de outras empresas de baixo custo como a Ryanair e a Easy Jet se intensificou, Bjorn Kjos (chefe executivo da NAS) argumentou que a única rota para a sobrevivência era comprar vários aviões novos e de consumo menor de combustível para alcançar economia de escala, baseando alguns deles em países mais baratos.

Em abril de 2013, a NAS anunciou que considerava registrar uma aeronave de longo alcance na Irlanda para driblar as leis norueguesas que impedem a contratação de uma tripulação asiática a um preço mais baixo.

A diretoria da NAS também fez lobby para que o governo norueguês mudasse as suas leis de imigração. A linha aérea queria operar os seus voos do novo jato Dreamliner sem qualquer empregado europeu, para que pudesse introduzir condições de trabalho e salários asiáticos. Isto resultaria em menos fiscalização das condições de trabalho ou exigências de descanso por qualquer governo da União Europeia. Com suas propostas

de reforma da imigração, a linha aérea almeja usar tripulantes de cabine de três diferentes países.

Qual é a resposta sindical?

O sindicato de aeroviários PARAT, afiliado à ITF, tem, obstinadamente, feito campanhas contra as BDCs na aviação e, em particular, tem exercido pressão sobre o governo da Noruega para rejeitar a exigência da companhia de que se alterem as leis da imigração.

Vegard Einan, vice-presidente do PARAT, é taxativo. Ele declarou: “Estamos extremamente preocupados com o anúncio da empresa aérea de que irá levar adiante os seus planos de empregar trabalhadores sob condições asiáticas em outros lugares da Europa, possivelmente Suécia. Tememos que isto tenha um efeito deletério nas condições de trabalho e na segurança de voo tanto em linhas aéreas dos EUA como da UE, caso se permita que as linhas aéreas usem todos os benefícios de um acordo de céus abertos, mas sem muitas das obrigações. E, certamente, criará uma concorrência transatlântica desleal para outras linhas aéreas.”

O Parat alertou seus sindicatos irmãos na Escandinávia e nos EUA, para onde voos da NAS começaram a ser feitos. Tais sindicatos estão pressionando os seus governos para que interrompam esses planos.

Em fevereiro de 2014, as autoridades irlandesas emitiram um certificado de operação aérea e uma licença de operação para a subsidiária da Norwegian, a Norwegian Air International Limited (NAI), baseada em Dublin. Com tal permissão, a gestão da operação de longo alcance da Norwegian será transferida para a NAI. A companhia instalou todas as suas funções gerenciais, assim como todas as suas funções obrigatórias por lei, para Dublin.

Bandeiras de conveniência na aviação civil



“Mas desta vez, diferentemente de 50 anos atrás, temos o conhecimento e a experiência de quão deploráveis podem ser as consequências de dar mesmo o passo mais modesto rumo às bandeiras de conveniência na aviação internacional.”

Allan Mendelsohn, Faculdade de Direito de Georgetown, 2014

Allan Mendelsohn, Faculdade de Direito de Georgetown, 2014

A Irlanda tem normas e regulações específicas que permitem o uso de tripulação americana ou asiática. Na ocasião, a empresa aérea estava esperando por uma “permissão aérea estrangeira” do Departamento de Transportes dos EUA (DOT). Isto, na verdade, permitiria tirar vantagem do acordo de céus abertos entre UE e EUA e operar rotas entre todos os países da UE e os EUA. O sindicato americano ALPA (Associação dos Pilotos de Linhas Aéreas), o AFL-CIO, e o Parat representaram conjuntamente os

trabalhadores em audiência pública nos EUA. Eles aconselharam o DOT a indeferir a permissão, uma vez que a empresa está minando os direitos dos trabalhadores e tirando vantagem do acordo de céus abertos mais além de sua intenção.

Quando se leva tais desdobramentos em consideração, não surpreende que Bjorn Kjos tenha dito em mais de uma ocasião que “estava preparado para ser impopular”.



Quais são os perigos do modelo da NAS para os sindicatos?

- As práticas de BDC podem pressionar ainda mais os salários e as condições dos trabalhadores já empregados na NAS.
- Direta e indiretamente podem criar pressões similares sobre os salários e as condições de trabalho dos empregados de linhas aéreas em diferentes países.
- As BDCs de aviação podem gradualmente se tornar uma prática normal do setor.
- Com a disseminação das BDCs, os sindicatos de aeroviários podem perder membros e força.
- A institucionalização das BDCs na aviação pode minar a segurança de voo..

As linhas aéreas de seu país estão usando as bandeiras de conveniência?

Este estudo de caso reflete uma tendência crescent na aviação.

O que está acontecendo em seu país?

- Existem trabalhadores estrangeiros empregados em sua empresa aérea?
- As empresas aéreas de seu país registram seus aviões em outros países?
- As empresas estrangeiras registram seus aviões no seu país?
- Existem aeroviários contratados através de agências de emprego, tanto em caráter permanente como temporário?