



# ► Síntese setorial OIT

9 abril 2020

## A COVID-19 e a aviação civil

As doenças infecciosas e as pandemias são motores de mudança que causam um “impacto e incerteza acima da média” no setor da aviação civil.<sup>1</sup> Para limitar a propagação da COVID-19, uma combinação de cancelamentos de voos e de restrições específicas de cada país (avisos e proibições) paralisaram quase totalmente as viagens internacionais.<sup>2</sup> Em alguns casos, estas restrições também incluem a carga aérea, ainda que esta seja fundamental no combate à COVID-19 ao permitir a entrega de medicamentos e equipamentos médicos extremamente necessários e ao manter em funcionamento as cadeias de abastecimento globais de materiais sensíveis ao fator tempo.<sup>3</sup>

**Os trabalhadores da aviação serão negativamente afetados.** As companhias aéreas e os aeroportos estão a confrontar-se com uma miríade de problemas como resultado da pandemia. As estratégias de redução de custos podem incluir um amplo leque de políticas que terão impacto no emprego e no trabalho digno deste setor.



© NATS  
Controladora de tráfego aéreo no aeroporto de Londres Heathrow.

### ► 1. O impacto da COVID-19

**Os efeitos da COVID-19 serão diferentes dos efeitos de epidemias anteriores.** De acordo com a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), os anteriores surtos de doença (incluindo SARS, H1N1 e MERS) atingiram o pico entre um e três meses depois do aparecimento, e o nível de viagens pré-surto foi

recuperado após seis a sete meses.<sup>4</sup> Desta vez, a recuperação pode não ocorrer seis meses após o fim da crise.<sup>5</sup>

1 Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) (2018). *Future of the airline industry 2035*, p. 7.

2 Ghosh, I. (2020). *This chart shows you how airlines are being grounded by COVID-19*, Fórum Económico Mundial, 21 de março.

3 IATA (2020). *Air cargo essential to fight against COVID-19*, Comunicado de imprensa n.º 14, 17 de março.

4 Pierce, B. (2020). *COVID-19 - Updated impact\* assessment of the novel Coronavirus*, IATA, 5 de março.

5 Pierce, B. (2020). *COVID-19: Updated impact assessment*, IATA, 24 de março.

Os efeitos da COVID-19 tiveram repercussões na procura da aviação e traduzir-se-ão em perdas significativas. Devido ao rigor das restrições às viagens e à esperada recessão mundial, a IATA estima que as receitas do setor provenientes dos passageiros poderão cair em cerca de 252 mil milhões de dólares<sup>6</sup> (ou 44 por cento abaixo dos números de 2019).<sup>7</sup>

O setor da aviação civil emprega diretamente 10,2 milhões de pessoas em todo o mundo.<sup>8</sup> Este número inclui os pilotos das companhias aéreas e os membros da tripulação, os operadores dos aeroportos, as empresas que operam nos aeroportos (restaurantes e lojas), os fabricantes de aeronaves e os fornecedores de serviços de navegação. Além disso, o setor possibilita e apoia 65,5 milhões de empregos numa série de setores interligados, tais como os serviços e o turismo.<sup>9</sup>

O Anexo I fornece dados sobre os empregos diretos e os empregos que dependem do setor da aviação (uma visão global e uma por cada país).

## Principais impactos no emprego

O impacto da pandemia no emprego foi imediato e significativo. Os cancelamentos e as restrições já afetaram o mercado de trabalho, incluindo a perda de postos de trabalho e medidas de redução de custos implementadas pelas companhias aéreas. A resposta do setor foi variada, desde imediata e unilateral, a ponderada e consultiva.

Os efeitos da COVID-19 incluem, entre outros:

- ▶ Acordos sobre reduções das horas de trabalho;
- ▶ Acordos sobre reduções nos salários;
- ▶ Reduções salariais unilaterais;
- ▶ Acordos sobre licenças remuneradas e não remuneradas;

- ▶ Congelamento de contratações;
- ▶ *Lay-offs*.

## Outros impactos no local de trabalho

A pandemia teve impacto nos locais de trabalho da aviação. Na aviação civil, por exemplo, os trabalhadores e trabalhadoras estão sujeitos a riscos profissionais. As atuais interrupções, cancelamentos e restrições devido à COVID-19 podem resultar em:

- ▶ **Violência e assédio:** os atrasos, cancelamentos e reembolsos podem aumentar os episódios de fúria de passageiros;
- ▶ **Falta de confiança na segurança no local de trabalho:** os protocolos de higienização e, em alguns casos, os equipamentos de proteção individual, são fundamentais para reduzir a propagação do coronavírus e ajudar a restaurar a confiança dos passageiros e dos trabalhadores nas viagens aéreas;
- ▶ **Informações desadequadas e stress:** uma melhor comunicação com os trabalhadores e trabalhadoras e informações adequadas são vitais para reduzir a divulgação de informações falsas entre colegas;
- ▶ **Estigma e discriminação:** a implementação de políticas de confidencialidade pode ajudar na realização de testes e protocolos de quarentena;
- ▶ **Restrições à mobilidade:** as atuais restrições em matéria de mobilidade em algumas regiões impedem que os trabalhadores e trabalhadoras se possam deslocar para o trabalho. As informações adequadas sobre restrições à mobilidade são essenciais para os pilotos e assistentes de bordo na aterragem ou estadia.

## ▶ 2. Resposta dos constituintes e dos parceiros

As respostas tripartidas que envolvem trabalhadores, empregadores e governos, podem ajudar a abordar as implicações da pandemia em termos de recursos humanos. Adicionalmente, há uma "clara evidência que o diálogo social é um meio eficaz e preferencial para alcançar um modelo de negócios exequível,

bem-sucedido e aceitável para o atual ambiente na aviação".<sup>10</sup>

6 Em 5 de março, o cenário original mais pessimista da IATA ascendia a 113 mil milhões de dólares em perdas. Mas, em 24 de março, a IATA fez uma revisão das suas estimativas.

7 Pierce, B. (2020). *COVID-19: Updated impact assessment*, op. cit., 24 de março.

8 Air Transport Action Group (2018). *Aviation benefits beyond borders*.

9 *Ibid.*

10 Harvey, G. e P. Turnbull (2009). *Sectoral coverage of the global economic crisis: The impact of the financial crisis on labour in the civil aviation industry*, Departamento de Atividades Setoriais, OIT, Genebra, p. 15.

## Quadros e recursos setoriais internacionais

O setor da aviação tem experiência prévia e desenvolveu mecanismos e ferramentas valiosos para gerir doenças transmissíveis e pandemias. Existem mecanismos e protocolos de coordenação internacionais, nacionais e com diferentes partes interessadas para orientar as autoridades nacionais e as transportadoras aéreas no caso de surtos de doenças. Os mais relevantes incluem:

- ▶ *Collaborative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation (CAPSCA)*:<sup>11</sup> COVID-19 [website](#).
- ▶ Organização Internacional da Aviação Civil (OACI): COVID-19 [website](#) Perguntas e Respostas.
- ▶ Organização Mundial da Saúde (OMS): [website](#) da pandemia da doença da COVID-19 e as novas orientações provisórias [Operational considerations for managing COVID-19 cases or outbreak in aviation](#), publicadas em 18 de março.
- ▶ Foi publicada uma [Declaração Conjunta sobre a COVID-19](#) pela OACI e a OMS e os Estados-Membros foram instados a aumentar o financiamento do CAPSCA e a seguir as orientações e conselhos do programa.
- ▶ Orientações da IATA: existem diversas [orientações da IATA para o setor](#) relativas à preparação para resposta a emergências para as companhias aéreas, tripulação de cabina, equipa de manutenção, operadores de carga e bagagem, agentes de passageiros e equipa de limpeza.
- ▶ A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF<sup>NT</sup>) publicou uma [informação](#), na qual se refere às orientações da IATA acima mencionadas.
- ▶ A Federação Internacional das Associações de Pilotos de Linha Aérea (IFALPA,<sup>NT</sup>) publicou [orientações para as tripulações](#).
- ▶ A nível regional, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA<sup>NT</sup>) publicou orientações sobre a gestão de membros da tripulação no que respeita à pandemia SARS-CoV-2, as [EASA Guidelines – COVID-19](#).

## Apelos à ação

### IATA

Com o número crescente de pandemias, torna-se cada vez mais importante uma abordagem global e colaborativa em matéria de gestão de doenças infecciosas. A IATA publicou um amplo leque de orientações e procedimentos operacionais para assegurar que o setor se mantém vigilante e preparado. Mas também enfatizou o papel cada vez mais importante a ser desempenhado por todas as partes interessadas e, particularmente os governos, para assegurar que as respostas estão em consonância com as diretrizes da OMS e a regulamentação de saúde internacional.<sup>12</sup> A IATA publicou igualmente apelos à ação dirigidos aos organismos reguladores do Estado para que adotem medidas para aliviar o impacto agudo no setor causado pela progressão da COVID-19, incluindo:

- ▶ **A suspensão mundial das regras de uso das faixas horárias (slots)**:<sup>13</sup> as regras de uso das faixas horárias exigem, de uma forma geral, que as companhias aéreas forneçam pelo menos 80 por cento dos serviços para cada faixa horária nos aeroportos (“ou usa ou perde”). A suspensão destas regras permitirá às companhias aéreas ajustarem a sua capacidade de acordo com a procura real de viagens aéreas.
- ▶ **Manter as cadeias de abastecimento abertas**, excluindo as operações de transporte aéreo de algumas restrições de viagens relacionadas com a COVID-19 e a remoção dos principais obstáculos à movimentação da carga.<sup>14</sup> O apoio para direitos de tráfego temporários poderá ajudar a aliviar os estrangulamentos que afetam a entrega de suprimentos médicos.
- ▶ **Alívio de algumas disposições dos regulamentos sobre os direitos dos passageiros aéreos**<sup>15</sup> a fim de apoiar as companhias aéreas relativamente a cancelamentos de voos, permitindo flexibilidade para alargar o período de remarcação ou o fornecimento de *vouchers* ao invés de reembolsos.
- ▶ **Disponibilização de meios financeiros pelos governos**: A IATA apelou aos governos para adotarem pacotes de resgate abrangentes para conceder benefícios imediatos, a médio e a longo

11 O CAPSCA é um programa mundial da OACI para melhorar a preparação, planeamento e resposta a eventos de saúde pública que afetam o setor da aviação, tal como a pandemia da gripe ou um acidente numa central nuclear.

12 IATA (2018). *Future of the airline industry 2035*, op.cit.

13 IATA (2020). [IATA requests global suspension of slot rules due to coronavirus](#), Comunicado de Imprensa n.º 8, 2 de março.

14 IATA (2020). *Air cargo essential to fight against COVID-19*, op. cit.

15 IATA (2020). [Remarks of Alexandre de Juniac at the IATA media briefing on COVID-19](#), Sala de Imprensa, 17 de março.

NT Acrónimo em inglês

prazo às companhias aéreas e ao seu pessoal. Em grande medida, a futura conectividade essencial do transporte aéreo dependerá destas medidas de apoio, que podem incluir:<sup>16</sup>

- Produtos financeiros diretos para apoiar a liquidez;
- Empréstimos, garantias de empréstimos e apoio aos mercados obrigacionistas empresariais pelo governo ou pelo banco central;
- Benefícios fiscais.

▶ **Adiamento de taxas:**<sup>17</sup> sobretudo taxas de aeroporto e de navegação aérea.

## ITF

**As organizações de trabalhadores publicaram apelos para permanecer partes interessadas ativas à medida que a COVID-19 avança e na recuperação.** Um apelo geral à ação da ITF em cinco áreas fundamentais inclui os seguintes princípios:<sup>18</sup>

- ▶ Proteger os trabalhadores e trabalhadoras é vital para a resposta à COVID-19;
- ▶ Colocar a saúde em primeiro lugar;
- ▶ Proporcionar proteção do rendimento;
- ▶ Medidas de estímulo conduzidas pelo governo para manter a economia a funcionar;
- ▶ Manter cadeias de abastecimento sustentáveis.

Em conformidade com estes princípios gerais, a Secção de Aviação da ITF publicou um apelo específico à ação, recomendações e orientações<sup>19</sup> dirigidas aos governos e aos empregadores da aviação, conforme estabelecido no Anexo II.

## Países em ação: respostas nacionais

A 7 de abril, a maioria das medidas para a aviação civil conhecidas tinham incluído ajuda financeira dos governos sob a forma de empréstimos ou pacotes

financeiros. Os seguintes pontos resumem a informação disponível sobre as fontes *online* de livre acesso.<sup>20</sup>

### ▶ Brasil<sup>21,22</sup>

O Governo propôs as seguintes medidas:

1. Adiar o pagamento de taxas (navegação aérea, concessão dos aeroportos e reembolso de bilhetes de voos cancelados).
2. Disponibilizar instrumentos financeiros - linhas de crédito especiais.
3. Dispensa das faixas horárias nos aeroportos até ao final de outubro de 2020.
4. Aplicar uma suspensão temporária geral dos contratos de trabalho. O Decreto Provisório MP 927 permite a suspensão temporária de contratos de trabalho até quatro meses.

### ▶ União Europeia<sup>23,24</sup>

A União Europeia dispensou a regra de uso das faixas horárias (suspensão da regra “80-20”) durante toda a época de verão. Um antigo Comissário para o Clima da União Europeia recomendou que os pacotes financeiros para a aviação deviam estar sujeitos a condições associadas ao clima.

### ▶ Noruega<sup>25</sup>

O Governo ofereceu 270 milhões de dólares americanos em garantias de empréstimo a companhias aéreas norueguesas.

### ▶ Nova Zelândia<sup>26</sup>

O Governo concordou em ajudar a principal companhia aérea do país, a *Air New Zealand*, concedendo um empréstimo condicional de 509 milhões de dólares.

### ▶ Singapura<sup>27</sup>

Pacote financeiro: Foi assegurado à *Singapore Airlines* um financiamento do Governo de até 19 mil milhões de SGD (13 mil milhões de dólares americanos). As condições aplicáveis ao pacote podem necessitar de esclarecimento adicional, particularmente se os trabalhadores e trabalhadoras da companhia aérea serão beneficiados.

16 *Ibid.*

17 *Ibid.*

18 ITF (2020). *Covid-19: ITF global demands for governments and employers*, 23 de março.

19 ITF (2020). *ITF Aviation demands action to address the impact of COVID-19*, 3 de abril.

20 A tabela foi preparada apenas para fins informativos. As medidas atuais e os documentos oficiais podem ser diferentes.

21 IATA (2020). *IATA thanks Brazilian Government for supporting aviation industry in face of COVID-19*, Sala de Imprensa, 20 de março.

22 Web 24 News (2020). *Bolsonaro, by decree, allows companies to suspend employment contracts for four months*, 23 de março.

23 IATA (2020). *IATA thanks Brazilian Government for supporting aviation industry in face of COVID-19*, Sala de Imprensa, 20 de março.

24 Web 24 News (2020). *Bolsonaro, by decree, allows companies to suspend employment contracts for four months*, 23 de março.

25 Powley, T. (2020). *Norwegian air rescue highlights dilemmas for governments*, *The Financial Times*, 20 de março.

26 *Ibid.*

27 Al Jazeera (2020). *Singapore Airlines gets \$13bn lifeline as airlines beg for help*, AJ Impact/Airlines, 27 de março.

► **Estados Unidos da América**<sup>28</sup>

Pacote financeiro com condições:

1. Oferece 58 mil milhões de dólares às linhas aéreas dos Estados Unidos da América, divididos entre empréstimos e subvenções para o pagamento de salários.

2. Proíbe a recompra e dividendos de ações durante pelo menos um ano após os empréstimos terem sido reembolsados. Também restringe a remuneração de executivos.

3. As companhias aéreas estão proibidas de despedir ou de conceder licenças de ausência ao seu pessoal até setembro de 2020.

► **3. Ferramentas e respostas da OIT**

A aviação não possui um quadro regulamentar internacional semelhante ao do setor marítimo. Na aviação civil não há um equivalente ao acordo marítimo de “liberdade dos mares”.<sup>29</sup> Os participantes na Conferência de Chicago de 1944 acordaram liberdades multilaterais rudimentares e deixaram, em geral, um sistema de nação para nação de acordos bilaterais<sup>30</sup> a serem negociados entre os países.<sup>31</sup> Na década de 1990, e não obstante várias tentativas, não existia um acordo para incluir os serviços de transporte aéreos no Acordo Geral da Organização Mundial do Comércio sobre o Comércio de Serviços. Como resultado, as companhias aéreas são regidas pela denominada cláusula de nacionalidade.<sup>32</sup> Esta cláusula e os significativos desafios em termos de rentabilidade têm dificultado o desenvolvimento de diretrizes internacionais sobre questões laborais no setor desde 1945.

A aviação é o “negócio da liberdade (nacional)”. Os Anexos da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional (1944), conhecida como a Convenção de Chicago, relativos a questões que se prendem com o pessoal, têm geralmente uma forte ênfase na segurança e na formação, mas deixam aos Estados-Membros as decisões em matéria de condições de trabalho das tripulações com base nos regulamentos

laborais nacionais.<sup>33</sup> Esta abordagem abrandou o desenvolvimento de orientações regulamentares internacionais no que se refere ao trabalho digno no setor.

## Normas Internacionais do Trabalho

**As normas internacionais do trabalho oferecem uma base comprovada e fiável para as respostas políticas e uma recuperação sustentável e equitativa.**<sup>34</sup>

Hoje, as normas internacionais do trabalho e a Agenda para o Trabalho Digno da OIT - nomeadamente emprego, proteção social, diálogo social e direitos - são os pilares da Agenda 2030.<sup>35</sup> A OIT tem igualmente experiência em prestar consultoria e orientações no que concerne ao mundo do trabalho num contexto de impactos no mercado de trabalho, incluindo o setor de aviação civil. Contudo, a OIT não possui instrumentos ou ferramentas setoriais específicas para o setor.<sup>36</sup>

A OIT publicou orientações e notas técnicas em relação à pandemia da COVID-19,<sup>37</sup> como está indicado na Figura 1.

28 Slotnick, D. (2020). *Airlines will get the \$60 billion bailout they asked for in the \$2 trillion coronavirus stimulus bill that Trump signed into law. It also prohibits layoffs, stock buybacks, and dividends*, Business Insider, 27 de março.

29 Ver a *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar* (1982). Previamente à adoção da Convenção, séculos de jurisprudência tinham já desenvolvido a doutrina de “liberdade dos mares”.

30 E o Protocolo adicional sobre uma alteração à Convenção relativa à Aviação Civil Internacional [Artigo 83 bis], assinado em Montreal em 6 de outubro de 1980.

31 Debage, K. (2014). *The geopolitics of air transport*, in Goetz, A. e L. Budd (eds.). *The geographies of air transport*, Routledge, Nova Iorque.

32 *Ibid.*

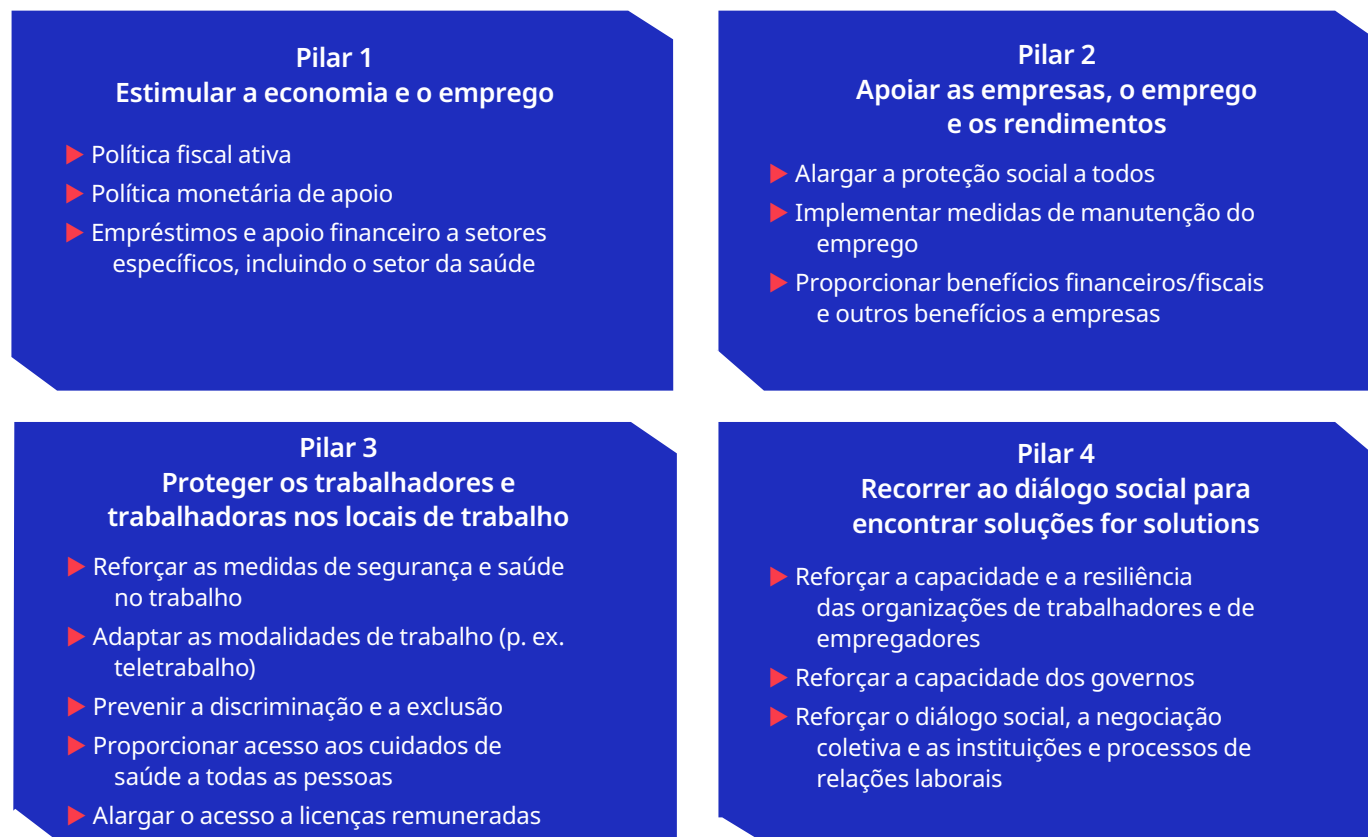
33 Mas podem procurar financiamento de investidores internacionais. Por exemplo, o *Aircraft Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment* (2001) permite que as companhias aéreas reduzam os custos dos empréstimos e que acedam ao financiamento internacional. O sistema internacional de registo de aeronaves definido no Protocolo aumentou a eficácia dos direitos dos investidores internacionais, dos locadores e operadores de serviços de manutenção e reparação. Ver: Fenech, T. (2015). *Ship & aircraft finance*, Apresentação PowerPoint.

34 OIT (2020). *Why International Labour Standards matter in a public health crisis*, vídeo, Genebra, 27 de março.

35 Ryder, G. 2019. *ILO Speech as General Assembly Marks International Labour Organization Centenary*. 10 de abril.

36 A OIT realizou reuniões conjuntas e tripartidas sobre aviação civil em 1956, 1960, 1974, 1977, 1979, 1990, 2002 e 2013, nas quais foram adotadas conclusões e pontos de consenso, embora de duas reuniões de especialistas em aviação civil não tenha resultado um documento (de 1956 e 1990).

37 Até 7 de abril de 2020, foram publicadas: *COVID-19 and world of work: Impacts and responses*, 18 de março; *New guidelines to help employers support families during COVID-19*, ILO and UNICEF, 30 de março; *Social protection monitor on COVID-19*, atualizada a 6 de abril; *ILO standards and COVID-19 (coronavirus)*, 27 de março e *ILO Monitor 2nd edition: COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis*, 7 de abril.

**Figura 1:** Os quatro pilares principais para combater a COVID-19 com base nas normas internacionais do trabalho

Fonte: baseado na OIT (2020). *COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis*, op. cit.

## Outros recursos da OIT

A OIT publicou relatórios e documentos de trabalho que tratam do setor da aviação e das respetivas crises. A maioria aborda questões relacionadas com a segurança, crises financeiras e epidemias. Durante as últimas duas décadas, as publicações da OIT sobre o setor da aviação incluíram:

- ▶ [Restructuring of civil aviation: Consequences for management and personnel](#) (2001)
- ▶ [Social and safety consequences of the crisis subsequent to 11 September 2001](#) (2002), um documento de orientação para debate na Reunião Tripartida relativa à Aviação Civil
- ▶ [The impact of the restructuring of civil aviation on employment and social practices](#) (2002, Essenberg, B.)
- ▶ [Civil aviation: The worst crisis ever?](#) (2003, Essenberg, B.)
- ▶ [The impact of the financial crisis on labour in the civil aviation industry](#) (2009, Harvey e Turnbull, op. cit.)
- ▶ [Civil aviation and its changing world of work](#) (2013), um documento de orientação para debate no Fórum Mundial de Diálogo sobre os Efeitos da Crise Económica Mundial no Setor de Aviação Civil
- ▶ [Women in aviation: Quality jobs, attraction and retention](#) (2019, Seligson, D.)

## ► Anexo I: Emprego na aviação

Tabela I.1. Empregos apoiados pelo setor da aviação: síntese a nível mundial

► Empregos diretos					► Empregos apoiados pela aviação
Operadores de aeroporto	Outros no aeroporto	Companhias aéreas	Espaço aéreo civil	Navegação aérea	
525 000	5,6 m	2,7 m	1,2 m	233 000	65,5 m
5%	55%	27%	11%	2%	10,2 m: diretos 10 m: indiretos 7,8 m: induzidos 36,7 m: catalisados pelo turismo

'm' = milhões

Fonte: Air Transport Action Group (2018). [Aviation benefits beyond borders](#), op. cit.

Tabela I.2. Empregos apoiados pelo setor da aviação: visão geral - países selecionados

País	Empregos diretos	Empregos apoiados pelo setor da aviação
▶ Alemanha	315 000	1,1 m
▶ Argentina	71 000	329 000
▶ Brasil	167 000	839 000
▶ Canadá	241 000	633 000
▶ China	1,4 m	6 m
▶ Colômbia	71 000	600 000
▶ Emirados Árabes Unidos	180 000	777 000
▶ Estados Unidos da América	2,2 m	6,5 m
▶ Etiópia	19 000	1,1 m
▶ Federação Russa	290 000	1 m
▶ Filipinas	45 000	1,2 m
▶ França	273 000	1,1 m
▶ Indonésia	115 000	4,2 m
▶ Japão	301 000	1,4 m
▶ México	278 000	1,4 m
▶ Países Baixos	85 000	306 000
▶ Reino Unido	353,000	1.6 m
▶ Tailândia	172 000	4,3 m

'm' = millions

Sources: IATA (2019). The importance of air transport to [Argentina](#); [Brasil](#); [Canadá](#); [China](#); [Colômbia](#); [Etiópia](#); [França](#); [Alemanha](#); [Japão](#); [Indonésia](#); [México](#); [Países Baixos](#); [Filipinas](#); [Federação Russa](#); [Tailândia](#); [Emirados Árabes Unidos](#); [Reino Unido](#); [Estados Unidos](#); Relatórios Económicos da IATA.



## ► Anexo II: A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) apela à ação

Retirado de: *ITF Aviation demands action to address the impact of COVID-19*, 3 de April

► A ITF insta os governos a negociar com os sindicatos para:	► A ITF insta os empregadores do setor da aviação a reconhecer e negociar com os sindicatos para:
1. Reconhecer a aviação como um bem público que garante uma forte governação, regulamentação e supervisão, planeamento, investimento e, quando adequado, propriedade pública.	1. Identificar ameaças à saúde, direitos e bem-estar dos trabalhadores e trabalhadoras e desenvolver e implementar respostas relativas ao local de trabalho.
2. Estabelecer e aplicar um nível mínimo de conectividade de transporte, recorrer a “proibições de viajar” apenas como último recurso e excluir as operações de carga aérea de quaisquer restrições de viagem.	2. Disponibilizar gratuitamente testes médicos, tratamento, formação, equipamento e instalações para a formação de todo o pessoal e de quaisquer trabalhadores e trabalhadoras que realizem qualquer outra forma de tratamento médico como resultado da COVID-19.
3. Estabelecer órgãos tripartidos nacionais de trabalho da aviação e representantes do governo e de empregadores para desenvolver estratégias, coordenar as respostas em matéria de investimento e finanças, planear a oferta de mão de obra e supervisionar todas as operações da aviação.	3. Licenças remuneradas garantidas sob a forma de licença por doença ou subsídio de férias desde o primeiro dia de licença de quaisquer trabalhadores ameaçados ou infetados pela COVID-19, proteção dos salários e pagamento integral dos mesmos através de uma diversidade de meios, mutuamente acordados mediante negociação coletiva.
4. Alargar imediatamente os direitos das licenças por doença, manter os rendimentos e ampliara proteção social a todos os trabalhadores e trabalhadoras, incluindo em situação formal, precários e em situação informal independentemente da sua situação profissional.	4. Reconhecer e exercer o seu dever de assistência a todos os trabalhadores das suas empresas e cadeias de abastecimento, fornecer emprego formal e direto quando possível e garantir a transferência de empresas para o trabalho subcontratado quando o emprego direto não for possível.
5. Reduzir a subcontratação de serviços e postos de trabalho dos aeroportos e, quando adequado, mandar as autoridades aeroportuárias para gerirem diretamente e/ou empregarem todo o pessoal dos aeroportos, incluindo os trabalhadores e trabalhadoras subcontratados e os com contratos temporários nos serviços de assistência em escala, segurança, limpeza, e de todos os serviços dos aeroportos.	5. Acabar com as modalidades de trabalho precário e formas atípicas de emprego das suas empresas e cadeias de abastecimento visando proteger a saúde, segurança e bem-estar de trabalhadores e passageiros.
6. Dar prioridade ao uso dos aeroportos pelas companhias aéreas com níveis mais elevados de propriedade pública para melhorar a sustentabilidade financeira dos bens públicos.	6. Melhorar o planeamento, os dias de trabalho e o horário de trabalho de trabalho para proteger os postos de trabalho e a saúde e segurança dos trabalhadores e trabalhadoras.

cont. retirado de: [ITF Aviation demands action to address the impact of COVID-19](#), 3 de abril

► A ITF insta os governos a negociar com os sindicatos para:	► A ITF insta os empregadores do setor da aviação a reconhecer e negociar com os sindicatos para:
7. Oferecer benefícios financeiros condicionais e pacotes de apoio às companhias aéreas, autoridades aeroportuárias e empresas da cadeia de abastecimento, inclusive através do alívio da dívida, prorrogação de impostos e titularidade pública de ações.	7. Acordar taxas sustentáveis relativas à retribuição de acionistas, dividendos e remunerações de executivos à medida que a ameaça do coronavírus diminui.
8. Acordar condições, se não estiverem já vigentes, para pacotes financeiros e de apoio, incluindo a recompra privada de ações após a recuperação do setor, para: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proteger a remuneração, os termos e condições e o bem-estar de todos o pessoal da aviação;</li> <li>• Proibir a recompra de ações, retribuição de acionistas e remuneração excessiva de executivos;</li> <li>• Democratizar a apropriação e a governação, nomeadamente através da representação dos trabalhadores nos conselhos das empresas;</li> <li>• Respeitar as convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT) relativas à liberdade de associação, negociação coletiva, trabalho forçado, discriminação e saúde e segurança no trabalho.</li> </ul>	8. Assegurar que todos os trabalhadores e trabalhadoras podem voltar aos seus locais de trabalho habituais se as medidas nacionais de confinamento os impedirem de o fazer, financeira ou logisticamente.
9. Limitar os níveis de lucro para assegurar o reinvestimento na redução da dívida, modernização da frota, formação e ensino do pessoal e outras medidas que enriquecem a empresa.	9. Proteger a privacidade e as informações pessoais das pessoas submetidas a exames ou verificações médicas ou de outra natureza como parte das respostas à ameaça colocada pela COVID-19 e partilhar com os sindicatos quaisquer dados que possam contribuir para a tomada de decisão empresarial.
10. Proibir a retribuição de acionistas, a remuneração excessiva de executivos e a recompra de ações durante a crise.	10. Respeitar as convenções da OIT relativas à liberdade de associação, negociação coletiva, trabalho forçado, discriminação e saúde e segurança no trabalho.