



PRESS RELEASE

No. 40

Grandes expectativas para a 42ª Assembleia da ICAO

17 de setembro de 2025 (Genebra) – A Associação de Transporte Aéreo Internacional (IATA) tem grandes expectativas para a [42ª Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional \(ICAO\)](#) (Montreal, 23 de setembro a 3 de outubro de 2025). A ICAO aceitou 14 documentos de trabalho elaborados pela IATA, cobrindo uma ampla gama de tópicos para consideração da Assembleia.

“A IATA participará da Assembleia da ICAO com segurança, sustentabilidade e eficiência no topo de nossa lista de prioridades. É fundamental garantir um apoio mais sólido à produção de SAF e ao CORSIA como facilitadores-chave do compromisso da aviação de alcançar zero emissões líquidas de carbono até 2050. Da mesma forma, precisamos de um acordo para seguir os princípios e disposições da Convenção de Chicago, a fim de evitar uma colcha de retalhos de medidas fiscais debilitantes e regulamentações de direitos dos passageiros. Devemos também reforçar a segurança com relatórios de acidentes em tempo hábil, mitigações para interferências em GNSS e preservação do espectro de radiofrequência crítico”, disse Willie Walsh, diretor-geral da IATA.

Os padrões globais, muitos dos quais são desenvolvidos por governos por meio da ICAO, são fundamentais para operações de aviação seguras, eficientes e cada vez mais sustentáveis em todo o mundo. Esses padrões são elaborados com a expertise e a contribuição de operadores de companhias aéreas de todo o mundo, trabalhando com os Estados-Membros da ICAO na própria Organização. A Assembleia é uma oportunidade que ocorre a cada três anos para que os Estados se alinhem ao programa de trabalho da ICAO, à medida que aborda as questões mais urgentes da aviação.

“A importância dos padrões globais para a aviação mundial não pode ser subestimada. Estou otimista quanto aos resultados desta Assembleia. Todos querem que voar seja seguro, eficiente e mais sustentável. Portanto, temos uma agenda comum com os governos. De fato, muitas das nossas propostas à Assembleia simplesmente pedem que os governos implementem de forma mais eficaz o que já concordaram. As próximas semanas em Montreal são essenciais para definir a agenda, mas ainda mais importante são os três anos seguintes de trabalho para alcançar o que for acordado”, disse Walsh.



Entre os documentos mais relevantes apresentados pela IATA estão:

1. **Produção de SAF:** As metas de uso de SAF estabelecidas pela Conferência da ICAO sobre Aviação e Combustíveis Alternativos (CAAF/3) devem ser revisadas pelos Estados para levar em consideração as consequências de aumento de preços decorrentes da definição de mandatos sem o aumento previsto na produção de SAF

A IATA solicita aos Estados que:

- a. Apoiem os esforços da IATA para criar um mercado funcional de SAF.
 - b. Intensifiquem os incentivos econômicos para produtores de combustível voltados à produção de SAF.
 - c. Realizem intervenções políticas em tempo hábil para corrigir anomalias.
2. **CORSIA (Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional):** O CORSIA foi acordado pelos Estados na 39ª Assembleia da ICAO (2016) como a única medida econômica para tratar das emissões globais de carbono da aviação. Espera-se que o CORSIA gere até US\$17 bilhões em financiamento climático até 2035. No entanto, os Estados continuam a criar ou aumentar impostos e esquemas (nacionais e regionais) sobre a aviação que comprometem a credibilidade do CORSIA e que pouco ou nada contribuem para promover a sustentabilidade. Além disso, apenas a Guiana emitiu Unidades de Emissões Elegíveis do CORSIA (EEUs), que geram financiamento climático e permitem que as companhias aéreas cumpram suas obrigações junto ao CORSIA.

A IATA pede aos Estados que:

- a. Reafirmem seu compromisso em tornar o CORSIA um sucesso como a única medida econômica para gerenciar o impacto climático da aviação.
 - b. Disponibilizem Unidades de Emissões Elegíveis do CORSIA (EEUs) suficientes para que as companhias aéreas possam cumprir suas obrigações junto ao CORSIA.
3. **Revisões na Tributação da Aviação:** Uma revisão do Artigo 8 do Modelo de Convenção Tributária da ONU cria uma opção para basear o imposto de uma companhia aérea no local onde a receita é gerada (baseada na fonte), além do sistema tradicional (e quase universalmente aplicado) de tributação na jurisdição de sua sede principal (baseada na residência). Se escolhida, a tributação baseada na fonte geraria uma enorme carga administrativa adicional, sem aumento de arrecadação tributária, a menos que resulte em dupla tributação. Também exigiria o ajuste de quase todos os acordos bilaterais de serviços aéreos, que seguem a tributação baseada na residência.

A IATA solicita aos Estados que:

- a. Ignorem as revisões do Artigo 8 e continuem com a tributação baseada na residência para as companhias aéreas.



4. **Proteção ao Consumidor:** Nos últimos anos, vários governos têm considerado e implementado regulamentações de proteção ao consumidor para passageiros aéreos. Em muitos casos, essas regulamentações se desviaram dos Princípios Básicos da ICAO sobre Proteção ao Consumidor, que incentivam o alinhamento com padrões globais (como a Convenção de Montreal de 1999), respeitam a proporcionalidade e levam em conta circunstâncias excepcionais de grandes interrupções. Como resultado, temos um emaranhado de regulamentações que entram em conflito entre si e confundem os passageiros. Além disso, embora as interrupções tenham diversas origens, não há responsabilidade compartilhada pelos transtornos aos viajantes, e as companhias aéreas arcam com o peso das regulamentações cada vez mais onerosas.

A IATA pede aos Estados que:

- a. Reafirmem seu compromisso com os Princípios Básicos da ICAO e alinhem as regulamentações de acordo.
 - b. Desenvolvam orientações suplementares para alinhar globalmente as definições de circunstâncias extraordinárias, atenuem discrepâncias entre jurisdições, compartilhem a responsabilidade entre os envolvidos e considerem os desafios específicos de grandes interrupções.
5. **Radio Frequency Spectrum:** À medida que o setor de telecomunicações implanta serviços 5G e, eventualmente, 6G, há uma demanda por maiores alocações do espectro de radiofrequência. A aviação necessita do espectro para diversos fins, incluindo a faixa crítica de 4,2-4,4 GHz para altímetros de rádio. Algumas configurações de implantação do 5G (principalmente nos EUA, Austrália e Canadá) criaram riscos inaceitáveis à segurança da aviação nas proximidades de aeroportos, exigindo medidas de mitigação (reconfiguração das antenas 5G enquanto as companhias aéreas adaptam seus aviônicos à prova de interferência). Devido a desafios na cadeia de suprimentos e ao tempo necessário para desenvolver e testar padrões globais, os prazos para essas adaptações não serão cumpridos.

A IATA solicita aos Estados que:

- a. Protejam as frequências críticas para a segurança utilizadas pela aviação contra interferências.
 - b. Fortaleçam a coordenação entre reguladores de telecomunicações e aviação para garantir a segurança do voo, seguir as melhores práticas de implementações bem-sucedidas e estabelecer prazos realistas para quaisquer adaptações.
6. **Investigações de Acidentes:** O Anexo 13 da ICAO exige que os Estados apresentem um relatório final de acidente dentro de um ano após a ocorrência do acidente. Quando isso não é possível, devem ser publicadas atualizações. Infelizmente, apenas 57% dos acidentes ocorridos entre 2018 e 2023 possuem relatório final de acidente disponível publicamente. Isso priva a aviação de uma fonte vital de informações de segurança.

A IATA pede aos Estados que:



- a. Concluem os relatórios de acidentes em conformidade com os requisitos do Anexo 13 e em tempo hábil.
 - b. Apoiem o desenvolvimento de recursos para os Estados que possuem recursos insuficientes para investigação de acidentes.
7. **Interferência em GNSS**: As companhias aéreas dependem de serviços baseados em GNSS para navegação segura. Incidentes de bloqueio e falsificação de GNSS estão aumentando em áreas próximas a zonas de conflito. Embora existam redundâncias para preservar a segurança dos voos, este é um risco inaceitável que deve ser mitigado.

A IATA solicita aos Estados que:

- a. Assegurem melhor coordenação entre autoridades militares e de aviação civil para fornecer às companhias aéreas informações oportunas sobre riscos.
 - b. Apoiem uma abordagem multifacetada para mitigar riscos, incluindo melhor reporte/detecção, medidas para proteger frequências críticas da aviação, desenvolvimento de aviônicos à prova de interferência e estratégia de fortalecimento cibernético, planejamento de contingência e treinamento (para pilotos e controladores de tráfego aéreo).
8. **Mandatos para Aeronaves**: Os Padrões e Práticas Recomendadas da ICAO (SARPs) estabelecem a estrutura global para a segurança da aviação. Os mandatos para aeronaves são os requisitos práticos, como a instalação de novos sistemas, que decorrem desses SARPs uma vez adotados pelos reguladores. O ciclo atual de "Adotado–Efetivo–Aplicável" é longo e vulnerável a atrasos na certificação, restrições na cadeia de suprimentos e interrupções globais. Esses desafios levam a isenções e diferenças nacionais, comprometendo a harmonização e atrasando os benefícios de segurança.

A IATA solicita aos Estados que:

- a. Reconheçam que as companhias aéreas detêm a responsabilidade final de conformidade e, portanto, são as mais expostas à variabilidade na cadeia de implementação.
 - b. Criem um mecanismo para definir datas de aplicabilidade realistas para os mandatos para aeronaves, com monitoramento ativo e flexibilidade para ajustar os prazos caso ocorram interrupções globais.
9. **Limites de Idade para Pilotos**: (voos internacionais com múltiplos pilotos) De acordo com o Anexo 1 da ICAO (regras de licenciamento de pilotos), pilotos de companhias aéreas em operações internacionais com múltiplos pilotos devem se aposentar aos 65 anos. A IATA apoia elevar o limite para 67 anos, mantendo a salvaguarda existente de pelo menos um piloto abaixo de 65 anos no cockpit e combinando a mudança com supervisão médica mais rigorosa e padronizada. Isso reflete carreiras mais longas e saudáveis, mantendo as salvaguardas de segurança.



A IATA pede aos Estados que:

- a. Aprovevem o aumento para 67 anos nas operações internacionais com múltiplos pilotos, mantendo a regra de "um abaixo de 65", preservando a frequência médica existente (por exemplo, a cada seis meses para maiores de 60 anos) e sem alterar o limite para piloto único.
- b. Estabeleçam um sistema padronizado de avaliação de risco médico e supervisão, utilizando um conjunto de dados comum que respeite a privacidade (por exemplo, ações em certificados médicos, motivos de aposentadoria/não renovação, eventos de incapacidade em voo) para monitorar de forma consistente os riscos relacionados à idade entre os Estados.
- c. Emitam orientações conjuntas (médicas, de licenciamento e operacionais) para que a implementação seja uniforme, auditável e alinhada às melhores práticas de gestão de segurança.

- IATA -

Para mais informações, entre em contato:

Comunicação Corporativa

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para Editores:

- A IATA (Associação de Transporte Aéreo Internacional) representa cerca de 350 companhias aéreas, abrangendo mais de 80% do tráfego aéreo global.
- Você pode nos [acompanhar no X](#) para anúncios, posições políticas e outras informações úteis sobre a indústria.
- [Fly Net Zero](#).
- [Mais informações](#) sobre a IATA e a 42ª Assembleia da ICAO.