



## AVIAÇÃO COMERCIAL

### CÉUS ABERTOS NA AMÉRICA LATINA

Brasil adere a acordo que, caso seja aprovado pelo Congresso Nacional, permitirá voos sem restrição de frequência para oito países do continente, incluindo Panamá, Colômbia e Chile.

POR GEORGES DE MOURA FERREIRA, DE BRASÍLIA

A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) surgiu quando as nações vencedoras da Segunda Guerra Mundial criavam instrumentos para promover a igualdade e a integração entre os países, dentro do contexto de uma economia globalizada e baseada no livre mercado, no qual as fronteiras passariam a figurar como referências meramente simbólicas. Assim, a aviação consolidou-se como a ferramenta ideal para unir os povos, fazendo ecoar a mensagem do presidente Franklin Roosevelt, que proclamou, na abertura da Sessão Plenária da Conferência de Chicago de 1944, que o espaço aéreo seria usado pela humanidade, para servir à humanidade. Apesar do discurso atraente, como se sabe, ninguém faz regras para prejudicar seus interesses. Não por acaso os Estados Unidos surgiram como a potência do século. O país fabricara sozinho, em pouco mais de cinco anos, 300 mil aeronaves, cujo excedente seria a ponta de lança para a criação de normas padronizadas internacionalmente, que se, por um lado, asseguraram a segurança à aviação civil, por outro, reafirmaram as intenções econômicas que favoreceram o país em melhores condições para competir. Assim, inúmeras nações tentaram criar uma aviação genuinamente nacional, que pudesse, a par de cumprir com as legislações internacionais, garantir a geração de empregos, o desenvolvimento e a aplicação de tecnologias sensíveis. Nesse sentido, os ideais de aviadores brasileiros como Casimiro Montenegro, que declarou, em plena década de 1940, que não bastava comprar aeronaves para consolidar a soberania de um país, levaram não apenas a criação de uma indústria aeronáutica, mas, sim, de todo um sistema nacional de aviação, que operava, no final da década de 1950, por volta de 20 empresas aéreas, interligando mais de 300 destinos regulares.

Tais condições incluíram o Brasil no grupo de elite da OACI (ou Grupo I), cuja posição se fortalecera não apenas por operar voos regulares, mas, especialmente, por criar e manter a segunda maior aviação geral do planeta, o que faz jus ao seu território e ao espírito desbravador dos brasileiros. Na atualidade, o Brasil dispõe de 127 destinos interligados por empresas aéreas regulares e a terceira maior indústria aeronáutica do mundo, apesar dos conhecidos problemas de saturação e excessiva taxaço em seu sistema.

Nesse contexto, aconteceu em Brasília (DF), entre os dias 05 a 08 de novembro último, a 20ª Assembléia Ordinária da Comissão Latino Americana de Aviação Civil, ou CLAC, em que o

ministro da Aviação Civil, Wagner Bittencourt, assinou a adesão do Brasil ao Acordo Multilateral Céus Abertos. A decisão, que ainda depende de aprovação no Congresso Nacional, estipula o fim da limitação de voos entre Chile, Colômbia, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguai, República Dominicana e Brasil. No encontro o diretor- -presidente da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), Marcelo Guarany, foi eleito presidente da CLAC para o biênio 2013-2014.

## **LIBERDADES DO AR**

Criada dentro do âmbito da OACI com o objetivo de aplicar os princípios do regionalismo político e econômico postos em prática pelo sistema ONU (Nações Unidas), a CLAC tem como escopo promover a cooperação e a coordenação das atividades da aviação civil latino-americana, culminando, assim, na aplicação da política de céus abertos, que são orientadas pelas chamadas "liberdades do ar", que vão desde o sobrevoo pacífico de aeronaves do território de países signatários do acordo, até a utilização da chamada cabotagem comercial, que consiste em empresas aéreas estrangeiras realizando voos regulares entre pontos dentro do território de outras nações.

No caso específico do acordo assinado em novembro último, o Brasil compromete- -se em anuir com até a "5ª Liberdade do Ar" com os demais membros da CLAC, o que consiste em permitir a uma aeronave estrangeira sair de sua nação e pegar passageiros em território brasileiro e levar para um terceiro país, ou seja, empresas estrangeiras continuam impedidas de fazer voos domésticos no país. O ministro Wagner Bittencourt diz que a medida vai permitir a oferta de novas rotas e maior integração entre os países da América Latina. "O transporte aéreo é um grande propulsor da conectividade entre os países e estimula a mobilidade para passageiros em viagens de negócio e turismo, estimulando o comércio de mercadorias e serviços".

De acordo com a Anac, o mercado de transporte aéreo definido pelos países membros do CLAC abrange 338,1 milhões de passageiros em voos domésticos e internacionais, segundo dados de 2009. O Brasil representa quase 40% desse total (134,5 milhões de passageiros), seguido por México (22,6%), Colômbia (8,8%), Argentina (6,4%) e Chile (3,7%), que, juntos, somaram 140,4 milhões de passageiros transportados nesse período.

O secretário geral do Sindicato Nacional dos Aeroviários (SNA), Marcelo Schmidt, alerta que a adesão do Brasil aos céus abertos no continente pode replicar uma situação que já levou diversos países latino-americanos a perderem suas linhas aéreas nacionais. Segundo ele, as companhias brasileiras não possuem condições de concorrer com outras que operam a partir de países que lhes fornecem diversos subsídios, e que ainda contam com a possibilidade de aporte direto de capital estrangeiro em sua estrutura institucional.

Já o brigadeiro Renato Cláudio Costa Pereira, ex-secretário geral da OACI, acredita que "todo acordo (seja bilateral ou multilateral) deve ser específico e limitado, mas especialmente atento à reciprocidade, sendo necessário estudar a real possibilidade de implementá-los nas mesmas condições em ambos os lados". Ele cita como exemplo o caso da TAM, que foi designada como a quarta empresa brasileira dentro do acordo bilateral Brasil/ Estados Unidos, e que levou um ano para começar a operar, enquanto os americanos passaram a voar com as suas quatro empresas designadas em apenas alguns dias. Assim, conceder espaço para operações de linhas aéreas oriundas de Estados que estão além do Brasil (em situação de mercado), sem compensações adequadas e controle efetivo, pode ser desastroso, na opinião do brigadeiro Costa Pereira.

## **TRANSPORTE AÉREO DEFINIDO PELOS PAÍSES MEMBROS DO CLAC ABRANGE 338,1 MILHÕES DE PASSAGEIROS, 40% NO BRASIL**

Resta, portanto, exigir que transparência e bom senso sejam aplicados ao processo, pois as empresas brasileiras, além de pagar pelo combustível mais caro do mundo (o que compromete quase 40% de suas receitas), também arcam com tarifas aeroportuárias, de comunicação e outras que já demandam 10% de seu faturamento, e operam em um sistema aeroportuário defasado, o que compromete sua capacidade competitiva, os empregos que geram e, por ora, a soberania do país.

*Georges de Moura Ferreira é advogado, professor e consultor em Direito Aeronáutico Nacional e Internacional.*