



Crescimento do setor de aviação brasileiro depende do cumprimento de regulamentação internacional

- *Evento realizado em São Paulo discutiu atuação do judiciário em ações envolvendo companhias aéreas*
- *Cumprimento de normas internacionais trará mais competitividade para mercado aéreo no Brasil*
- *A aviação no Brasil pode crescer até 4 vezes, gerando US\$ 88 bilhões por ano, se resolver questão regulatória, alto custo dos negócios e deficiência na infraestrutura.*

São Paulo, 13 de setembro de 2019 – A judicialização do setor aéreo no Brasil foi tema de discussão durante a 2ª Edição do IBAS – International Brazil Air Show, no dia 12 de setembro. Durante a série de painéis **Atualidades no setor aéreo: judicialização, Cape Town e regulação do setor** destacou-se o tema **Judicialização e seus efeitos no setor do transporte aéreo**, em que Ricardo Bernardi, sócio do escritório Bernardi & Schnapp, entrevistou Paulo Costa, gerente de campanhas da IATA, e Bruno Bartijotto, diretor jurídico da Latam. A discussão concentrou-se em como a judicialização no setor causa insegurança jurídica e prejudica a livre iniciativa.

Os debatedores apresentaram números públicos sobre o excesso de judicialização no setor aéreo nacional. Bartijotto comentou que o Brasil teve um aumento significativo da quantidade de ações consumeristas contra companhias aéreas. O diretor jurídico da Latam citou que as projeções de 2019 mostram que o Brasil teve um crescimento de 72% nos processos em relação ao ano anterior. O representante da IATA contou que algumas companhias aéreas internacionais têm 95% dos litígios provenientes de suas relações com o consumidor gerados no Brasil. Costa exemplificou com o caso de uma empresa aérea norte-americana, “que opera 5400 voos por dia nos Estados Unidos, onde teve, em 2017, 130 ações judiciais em um ano; por outro lado, a mesma companhia faz cinco voos por dia no Brasil, e aqui teve no mesmo período cerca de 1400 processos contra ela”.

As explicações para o elevado número de ações judiciais foram elencadas ao longo da fala dos painelistas. Costa explica que as atividades do setor aéreo são padronizadas em todo o mundo e o Brasil tem um nível de excelência, portanto, a questão não está na qualidade do serviço oferecido, mas na cultura da judicialização que existe no país. Bartijotto aprofunda o assunto lembrando da atuação das civic techs, empresas de tecnologia que teriam como objetivo incentivar a participação cidadã; porém, acabam lucrando quando intermediam os consumidores a abrirem ações contra as companhias aéreas, especialmente por danos morais.

Sem dúvida, o volume de processos contra as companhias aéreas reserva para pagamento de ações quantias que seriam destinadas a investimentos. De acordo com Bernardi, o Brasil tem enorme potencial de crescimento do setor aeronáutico, com consequente geração de empregos e contribuição significativa para o incremento do PIB brasileiro. “Para tanto, o Estado deve assegurar políticas de desregulamentação econômica e incentivo à concorrência, além de assegurar a vigência dos tratados internacionais respeitados em todo o mundo, como condição para a atração de investimentos e formação de novas empresas aéreas, inclusive as tão aguardadas companhias de baixo custo (*low costs*)”, explica o advogado.



Ricardo Bernardi e os demais participantes elogiaram a atuação de entidades nacionais como o Conselho Nacional de Justiça (CNJ), a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) e o Ministério da Justiça, por meio da Secretaria Nacional do Consumidor e seu site www.consumidor.gov.br, para mitigar o fenômeno da judicialização. O sócio do escritório Bernardi & Schnapp descreve que o Supremo Tribunal Federal (STF) igualmente tem papel importante no tema, quando recomenda que os juízes decidam as ações de responsabilidade civil contra companhias aéreas com base da Convenção de Montreal de 1999, promulgada pelo Brasil em 2006.

Segundo estudo realizado pela IATA em 2019, a contribuição econômica da aviação para a economia brasileira tem grande potencial de crescimento, principalmente em termos de conectividade doméstica e diversificação de conexões internacionais diretas, podendo em 20 anos atingir mais de US\$ 88 bilhões por ano, suportando mais de 1,4 milhão de empregos. Atualmente o setor contribui com US\$ 18,8 bilhões para o PIB e gera mais de 800 mil empregos no país. Para crescer, no entanto, o estudo identificou três desafios a serem superados: o alto custo dos negócios, o uso ineficiente da infraestrutura e a falta de harmonização regulatória com as melhores práticas globais. O cumprimento da Convenção de Montreal, tema que foi discutido durante a sessão de painéis, é a chave para superar o obstáculo regulatório.

A programação dos painéis continuou com sessões sobre Regulação no transporte aéreo – problemas e temas atuais, no qual Erica de Angelis Kawahala, do escritório Bernardi & Schnapp, entrevistou Ricardo Catanant, superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil, e Marcio Souto, advogado da United Airlines. Para finalizar, Lucas Bernardes Augusto, também do Bernardi & Schnapp, conversou com Gustavo Carneiro de Albuquerque, procurador-geral da Agência Nacional de Aviação Civil sobre a aplicação da Convenção da Cidade do Cabo no Brasil.

Sobre a IATA

A IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo) representa cerca de 290 empresas aéreas que abrangem 82% do tráfego aéreo global. Para mais informações sobre a IATA visite www.iata.org.

Informações à imprensa

LLORENTE Y CUENCA

Camila Verbisck
cverbisck@llorenteycuenca.com
(11) 3054-3319