Os desafios invisíveis para tornar a aviação um setor mais inclusivo

Imagine que você tem uma empresa e seu produto é o único que pode transportar órgãos para salvar a vida de alguém que está muito distante. Seu produto é o único que pode levar alimentos, perecíveis ou não, a lugares onde navios e caminhões não podem chegar. Em momentos de dificuldade, seu produto é o único que pode retirar pessoas de locais de conflitos ou transportar vacinas, máscaras e oxigênio. Em momentos de alegria, fruto de eventos esportivos mundiais, seu produto se transforma completamente: muda de cor para apoiar seleções olimpíadas, paraolímpicas e, se falarmos em encantamento, adaptamos a pintura para homenagear o filme Star Wars, a Turma da Monica, Disney e muitos outros. Mudamos a cor para chamar sua atenção para campanhas importantes sobre o câncer de mama ou de próstata. Onde quer que esse produto chegue, estará a tecnologia, o desenvolvimento de empregos diretos, indiretos, catalisados, induzidos. Estará o desenvolvimento do turismo ou da logística de carga. Este produto tem uma infinidade de coisas boas para entregar a todos. E o melhor, tem metas específicas para proteger o meio ambiente, programas de inclusão e, apenas para parar por aqui, é considerado o mais seguro da terra para transportar pessoas. Ah, vale lembrar, que muito do que se menciona aqui é feito de maneira gratuita por ter a consciência de sua finalidade social.

Este produto existe, se chama aviação, e passou a transportar mais de 100 milhões de passageiros neste país continental, ciente, ainda, de que se fosse tratado como uma prioridade nacional, seria capaz de fazer muito mais em benefício de todos. De que poderia incluir muitos mais CPFs voando. Somente ele pode unir os pontos cardiais do Brasil, das américas e do mundo.

Perfeita a aviação não é. E como é feita por e para humanos, nunca será. Mas tão pouco é a vilã da história. Novamente, pense em você sendo o responsável por este produto, chamando a todos para trabalhar juntos, mas tendo que nadar contra um dos preços de combustível mais caros do mundo, pagando cerca de 50% de seu custo operacional em dólar e vendendo seus tíquetes para essa aventura em real. Imagine ainda que, mesmo com uma lei aprovada pelo congresso nacional, sancionada pelo presidente do país (lei 14 034, art. 4° que inclui o art. 351-A na lei 7565/86), o sistema jurídico da nação gera um custo adicional de mais de 1 bilhão de reais porque desconsidera, muitas vezes, o dispositivo legal ou o contrato de transporte. Aliás, é tamanho o contrassenso disso que, mesmo a lei sendo explícita sobre a questão da responsabilidade extrapatrimonial, mesmo as empresas fazendo parte de um sistema excepcional de mediação do Ministério da Justiça por meio da plataforma consumidor.gov, mesmo o Brasil tendo suas empresas entre as melhores do mundo em pontualidade, serviço etc., os sites abutres automatizados são criados e não coibidos, tirando o que podem das pessoas. Sim, na crença de que poucos se beneficiam desses sites, milhões são prejudicados porque pagam por essa insegurança jurídica que nos assola.

O setor aéreo não é perfeito e nunca será, mas a vontade de acertar sempre será grande. Não é racional que o Brasil detenha mais de 90% de todas as ações judiciais do planeta, que não se observe os limites e ditames dos danos extrapatrimoniais previstos em lei ou que não se observe as condições da ação para evitar os abusos. Como pensar que, se por mal tempo ou espaço aéreo fechado, a opção de não voar é exclusivamente para a segurança de todos, uma companhia pode ser responsabilizada sob a alegação de risco do negócio? Que lógica é essa onde um setor é punido por buscar cuidar de seus passageiros e sem qualquer relação jurídica causal?

Então, você não acha que está na hora de encararmos o problema de frente? Desde já achamos salutar a iniciativa governamental para trazer para a mesa o debate. Sim, este é o caminho. As companhias aéreas querem voar, as pessoas querem ser transportadas em segurança, rapidamente e os aeroportos precisam de passageiros para melhorar a infraestrutura e cumprir com suas responsabilidades contratuais.

A ALTA tem defendido em toda a América Latina e no Caribe a importância de agendas de estado para resolver problemas que podem prejudicar a toda a população e a muitos setores. É importante considerar os diversos fatores que contribuem para os custos operacionais das companhias aéreas. É preciso ter uma visão mais abrangente, que pode destacar os desafios reais enfrentados pelas empresas do setor. O diálogo entre indústria e o governo para tratar essa questão são fundamentais e já vem acontecendo. Isso é um processo constante e importante. Diminuir o preço das passagens e incluir mais pessoas neste serviço essencial é um desejo de todos, mas é preciso entender que essa conta não é tão simples como parece: a indústria aérea é caracterizada por demandar muito capital, com uma concorrência acirrada e margens estreitas. Tanto que o prejuízo acumulado de 2010 a 2022 pelas companhias aéreas do Brasil é de 54 bilhões de reais e neste período foram apenas 3 anos com lucro líquido (2010, 2017 e 2019). Ou seja, o setor enfrenta uma batalha constante para equilibrar eficiência operacional e acessibilidade para os passageiros.

Além disso, existe um trabalho a ser feito por todos os atores neste cenário e, também pelo poder judiciário. Inclusive, um projeto em curso, realizado pelo Centro de Pesquisas Judiciárias (CPJ) da Associação dos Magistrados Brasileiros (AMB) em parceria com diversos envolvidos, vai trazer um levantamento importante sobre essa pauta. Neste meio tempo, é urgente considerar a importância da análise econômica do Direito (AED), da aplicação dos artigos da lei 14.034/20, tratados internacionais, dentre outros. Essa balança precisa se equilibrar para entregar justiça social a todos, e uma mudança de postura traria resultados importantes para o Brasil.

É fundamental transcender as aparências e compreender os desafios operacionais enfrentados pelas empresas. A judicialização, os preços do combustível, custos regulatórios, insegurança jurídica e outros fatores contribuem para a complexidade do setor, impactando diretamente os custos e, consequentemente, os preços oferecidos aos consumidores. Não dá para simplificar a narrativa: é importante apoiar o setor com um diálogo franco para benefício de todos, como já fazem países como Panamá, Equador, Estados Unidos e outros.

**Los retos invisibles para hacer de la aviación un sector más inclusivo**

Imagine que tiene una empresa y que su producto es el único que puede transportar órganos para salvar la vida de alguien que se encuentra lejos. Su producto es el único que puede llevar alimentos, perecederos o no, a lugares donde los barcos y los camiones no pueden llegar. En momentos de dificultad, su producto es el único que puede sacar a la gente de lugares en conflicto o transportar vacunas, mascarillas y oxígeno. En momentos de alegría, a raíz de acontecimientos deportivos mundiales, su producto se transforma por completo: cambia de color para apoyar a los equipos olímpicos y paralímpicos y, si hablamos de encanto, adaptamos la pintura para homenajear a Star Wars, la Pandilla de Mónica, Disney y muchos otros. Cambiamos el color para llamar su atención sobre importantes campañas sobre el cáncer de mama o de próstata. Allí donde llegue este producto, habrá tecnología, desarrollo de empleos directos, indirectos, catalizados e inducidos. Habrá desarrollo del turismo o de la logística de mercancías. Este producto tiene multitud de cosas buenas que aportar a todo el mundo. Lo mejor de todo es que tiene objetivos específicos de protección del medio ambiente, programas de inclusión y, para detenernos aquí, está considerado el más seguro del planeta para el transporte de personas. Ah, vale la pena recordar que mucho de lo que aquí se menciona se hace gratuitamente porque es consciente de su finalidad social.

Este producto existe, se llama aviación, y ha transportado a más de 100 millones de pasajeros en este país continental, a sabiendas de que si fuera tratado como una prioridad nacional, podría hacer mucho más en beneficio de todos. Que podría incluir muchos más CPF volando. Sólo ella puede conectar los puntos cardinales de Brasil, de las Américas y del mundo.

La aviación no es perfecta. Y como está hecha por y para humanos, nunca lo será. Pero tampoco es el villano de la historia. De nuevo, piense en usted como responsable de este producto, llamando a todos a trabajar juntos, pero teniendo que nadar contra uno de los precios de combustible más caros del mundo, pagando cerca del 50% de sus costos operativos en dólares y vendiendo sus pasajes para esta aventura en reales. Imagínese que, incluso con una ley aprobada por el congreso nacional y sancionada por el presidente del país (ley 14 034, art. 4, que incluye el art. 351-A de la ley 7565/86), el sistema jurídico de la nación genera un coste adicional de más de 1.000 millones de reales porque a menudo hace caso omiso de la disposición legal o del contrato de transporte. De hecho, es tal el despropósito que, a pesar de que la ley es explícita sobre la cuestión de la responsabilidad extracontractual, a pesar de que las empresas forman parte de un sistema excepcional de mediación gestionado por el Ministerio de Justicia a través de la plataforma consumer.gov, a pesar de que las empresas brasileñas se encuentran entre las mejores del mundo en términos de puntualidad, servicio, etc., se crean y no se frenan sitios buitre automatizados que se llevan lo que pueden de la gente. Sí, en la creencia de que unos pocos se benefician de estos sitios, millones se ven perjudicados porque pagan por la inseguridad jurídica que nos asola.

La industria aérea no es perfecta y nunca lo será, pero la voluntad de hacerlo bien siempre será grande. No es racional que Brasil tenga más del 90% de todos los pleitos del planeta, que no se respeten los límites y dictados de daños fuera de balance previstos en la ley o que no se respeten las condiciones de la acción para evitar abusos. ¿Cómo se puede pensar que si, debido al mal tiempo o al cierre del espacio aéreo, la opción de no volar es exclusivamente por la seguridad de todos, se puede responsabilizar a una empresa por riesgo empresarial? ¿Qué clase de lógica es esta en la que se castiga a una industria por intentar cuidar de sus pasajeros y sin ninguna relación jurídica causal?

¿No cree que es hora de afrontar el problema de frente? Celebramos la iniciativa del Gobierno de poner el debate sobre la mesa. Sí, este es el camino a seguir. Las aerolíneas quieren volar, las personas quieren ser transportadas con seguridad y rapidez y los aeropuertos necesitan pasajeros para mejorar sus infraestructuras y cumplir sus responsabilidades contractuales.

En toda América Latina y el Caribe, ALTA ha defendido la importancia de las agendas estatales para resolver problemas que pueden perjudicar a toda la población y a muchos sectores. Es importante considerar los diversos factores que contribuyen a los costos operativos de las aerolíneas. Es necesaria una visión más integral, que ponga de manifiesto los verdaderos retos a los que se enfrentan las empresas del sector. El diálogo entre el sector y el Gobierno para abordar esta cuestión es fundamental y ya está teniendo lugar. Se trata de un proceso constante e importante. Reducir el precio de los billetes e incluir a más personas en este servicio esencial es el deseo de todos, pero debemos comprender que no es tan sencillo como parece: el sector aéreo se caracteriza por unas elevadas necesidades de capital, una competencia feroz y unos márgenes estrechos.

Además, hay trabajo por hacer por parte de todos los actores en este escenario, y también por parte del poder judicial. De hecho, un proyecto en curso, llevado a cabo por el Centro de Investigación Judicial (CPJ) de la Asociación de Magistrados de Brasil (AMB) en colaboración con diversas partes interesadas, proporcionará un importante estudio sobre esta cuestión. Mientras tanto, es urgente considerar la importancia del Análisis Económico del Derecho (AEE), la aplicación de los artículos de la Ley 14.034/20, los tratados internacionales, entre otros. Es necesario equilibrar la balanza para que haya justicia social para todos, y un cambio de actitud traería importantes resultados para Brasil.

Es esencial trascender las apariencias y comprender los retos operativos a los que se enfrentan las empresas. La judicialización, el precio de los combustibles, los costes regulatorios, la inseguridad jurídica y otros factores contribuyen a la complejidad del sector, repercutiendo directamente en los costes y, en consecuencia, en los precios ofrecidos a los consumidores. No podemos simplificar la narrativa: es importante apoyar al sector con un diálogo franco en beneficio de todos, como ya están haciendo países como Panamá, Ecuador, Estados Unidos y otros.

**The invisible challenges to making aviation a more inclusive sector**

Imagine you have a company and your product is the only one that can transport organs to save the life of someone far away. Your product is the only one that can take food, perishable or not, to places where ships and trucks can't reach. In times of difficulty, your product is the only one that can take people out of places of conflict or transport vaccines, masks and oxygen. In moments of joy, as a result of world sporting events, your product is completely transformed: it changes color to support the Olympic and Paralympic teams and, if we are talking about enchantment, we adapt the paint to pay homage to the Star Wars movie, Monica's Gang, Disney and many others. We've changed the color to draw your attention to important campaigns about breast or prostate cancer. Wherever this product arrives, there will be technology, the development of direct, indirect, catalyzed and induced jobs. There will be the development of tourism or freight logistics. This product has a multitude of good things to deliver to everyone. Best of all, it has specific targets to protect the environment, inclusion programs and, just to stop here, it is considered the safest on earth for transporting people. Oh, it's worth remembering that much of what is mentioned here is done free of charge because we are aware of its social purpose.

This product exists, it's called aviation, and it has transported more than 100 million passengers in this continental country, in the knowledge that if it were treated as a national priority, it would be able to do much more for the benefit of everyone. That it could include many more CPFs flying. Only it can connect the cardinal points of Brazil, the Americas and the world.

Aviation is not perfect. And as it is made by and for humans, it never will be. But neither is it the villain of the story. Again, think of yourself as the person responsible for this product, calling on everyone to work together, but having to swim against one of the most expensive fuel prices in the world, paying around 50% of your operating costs in dollars and selling your tickets for this adventure in reals. Imagine that, even with a law passed by the national congress and sanctioned by the country's president (law 14 034, art. 4, which includes art. 351-A in law 7565/86), the nation's legal system generates an additional cost of more than 1 billion reais because it often disregards the legal provision or the transportation contract. In fact, it's such a nonsense that, even though the law is explicit on the issue of off-balance sheet liability, even though companies are part of an exceptional mediation system run by the Ministry of Justice through the consumer.gov platform, even though Brazil's companies are among the best in the world in terms of punctuality, service, etc., automated vulture sites are created and not curbed, taking what they can from people. Yes, in the belief that a few benefit from these sites, millions are harmed because they pay for the legal uncertainty that plagues us.

The airline industry is not perfect and never will be, but the will to get it right will always be great. It is not rational for Brazil to have more than 90% of all lawsuits on the planet, for the limits and dictates of off-balance sheet damages provided for in the law not to be observed or for the conditions of the action not to be observed in order to avoid abuses. How can we think that if, due to bad weather or closed airspace, the option not to fly is exclusively for everyone's safety, a company can be held liable on the grounds of business risk? What kind of logic is this where an industry is punished for trying to take care of its passengers and without any causal legal relationship?

So, don't you think it's time we faced the problem head on? We welcome the government's initiative to bring the debate to the table. Yes, this is the way forward. Airlines want to fly, people want to be transported safely and quickly and airports need passengers to improve their infrastructure and fulfill their contractual responsibilities.

ALTA has advocated throughout Latin America and the Caribbean the importance of state agendas to solve problems that can harm the entire population and many sectors. It is important to consider the various factors that contribute to airlines' operating costs. A more comprehensive view is needed, which can highlight the real challenges faced by companies in the sector. Dialogue between the industry and the government to address this issue is fundamental and is already taking place. This is a constant and important process. Reducing ticket prices and including more people in this essential service is everyone's desire, but we need to understand that this is not as simple as it sounds: the airline industry is characterized by demanding a lot of capital, with fierce competition and narrow margins.

In addition, there is work to be done by all the players in this scenario, and also by the judiciary. In fact, an ongoing project, carried out by the Judicial Research Center (CPJ) of the Brazilian Magistrates' Association (AMB) in partnership with various stakeholders, will provide an important survey on this issue. In the meantime, it is urgent to consider the importance of the Economic Analysis of Law (EAL), the application of the articles of Law 14.034/20, international treaties, among others. The scales need to be balanced to deliver social justice to all, and a change in attitude would bring important results for Brazil.

It is essential to transcend appearances and understand the operational challenges faced by companies. Judicialization, fuel prices, regulatory costs, legal uncertainty and other factors contribute to the complexity of the sector, directly impacting costs and, consequently, the prices offered to consumers. We can't simplify the narrative: it's important to support the sector with frank dialogue for the benefit of all, as countries like Panama, Ecuador, the United States and others are already doing.