

“HORIZONTAL AGREEMENTS” E O DESTINO DAS RELAÇÕES BRASILEIRAS COM A UNIÃO EUROPÉIA EM MATÉRIA DE AVIAÇÃO CIVIL

Alexandre Martins B. Leite¹

A União Européia com seus mercados estrangulados e sentindo-se abatida pelo *credit crunch*, identificou na América Latina e, principalmente no Brasil, uma excelente oportunidade para alavancar o consumo de seus produtos e serviços aéreos.

Além disso, os eventos esportivos de maior importância e alcance mundial - Copa do Mundo e as Olimpíadas, terão o Brasil como sede nas suas próximas edições. Tal fato instiga ainda mais a cobiça européia sobre a terra *brasilis*, uma vez que os acontecimentos engendrarão um aumento considerável no potencial de utilização dos serviços aéreos mundiais com destino ao país.

Em outro contexto, a estruturação do bloco europeu trouxe para os acordos bilaterais, firmados para regular os serviços aéreos dos Estados-membros com os demais países do mundo, a necessidade de sua adequação face aos parâmetros do novo direito comunitário. Foi esta, inclusive, a motivação dos dois acordos firmados recentemente entre a União Européia e o Brasil, com vistas à ampliação do mercado aeronáutico, em todos os seus níveis, e à facilitação das relações entre os países.

No intuito de identificar as oportunidades brasileiras em face dos novos acordos firmados com a União Européia e as possíveis ações das companhias aéreas para competirem em um mercado justo, o presente artigo tratará do estudo mais aprofundado destes acordos, identificando as mudanças no modelo contratual até então utilizado para o tratamento dos serviços aéreos no Brasil, suas implicações no direito brasileiro e as perspectivas para o futuro da prestação desses serviços.

Os primeiros traços da liberalização da aviação civil

As relações mantidas pela Europa em matéria de aviação civil com países como o Brasil, até a estruturação

do bloco europeu como se encontra atualmente organizado, eram instrumentalizadas através de acordos bilaterais firmados individualmente por cada país. Tais acordos representaram os primeiros veículos da liberalização dos serviços de transporte aéreo internacional para muitos países, tratando de importantes pontos da logística deste modal².

Estes instrumentos internacionais, como não poderiam deixar de ser, antes de tratarem dos temas específicos do funcionamento do transporte aéreo, formalizavam a concessão recíproca de direitos públicos necessária ao exercício da atividade aérea³.

Entre tais direitos pode-se elencar: a) o de sobrevoô dos territórios dos Estados parte (também chamado de 1ª liberdade do ar); b) o de fazer escalas técnicas (reabastecimento ou manutenção) sem qualquer desembarque (2ª liberdade); c) o de transportar, separadamente ou em combinação, passageiros, bagagens, carga e correio entre o território do Estado da nacionalidade da aeronave até o do outro Estado contratante (3ª liberdade do ar); d) o de transportar, separadamente ou em combinação, passageiros, bagagens, carga e correio entre o território do Estado contratante até o da nacionalidade da aeronave (4ª liberdade do ar); e, finalmente, e) o de transportar, separadamente ou em combinação, passageiros, bagagens, carga e correio entre o território do outro Estado contratante e o território de um terceiro Estado, no âmbito de um serviço destinado a ou proveniente do Estado da nacionalidade da aeronave (5ª liberdade do ar).

Concedidos estes direitos públicos⁴, os países signatários “designariam”⁵ uns aos outros a companhia ou companhias aéreas pelas quais pretendiam ter seus serviços aéreos prestados na rota previamente acordada. Após este procedimento, as companhias estavam aptas a buscar a recíproca autorização para início de atividades.

¹ Alexandre Leite é advogado especializado em direito aeronáutico, mestre em Direito Internacional pela Universidade de São Paulo, membro da *International Law Association* e associado de Vieira, Rezende, Barbosa e Guerreiro advogados no Rio de Janeiro.

² Na última década aproximadamente 1000 acordos bilaterais sobre serviços aéreos foram firmados, incluindo emendas e/ou memorando de entendimentos. Mais de 70% destes acordos continham determinada forma de liberalização do tráfego aéreo internacional. Vide ICAO report on the “*Overview of trends and Developments in International Air Transport*”. p. 1.

³ Os direitos públicos que introduzem os acordos bilaterais de serviços constituem os pilares da liberalização do tráfego aéreo. São também conhecidos como liberdades do ar, tal como mencionado no próprio texto, representando desde um simples sobrevoô até um transporte de cabotagem dentro do território de um Estado no qual não se encontra a aeronave matriculada.

⁴ Os acordos tratam de pronto da questão pública e de segurança nacional existente em torno do transporte aéreo para, mais tarde, adentrar nas questões de direito privado, como tarifas, igualdade de direitos, reconhecimento recíproco de licenças e certificados etc.

Além da designação/autorização de companhias aéreas e sua revogação, parcial ou total, pelo Estado destinatário, os acordos tratavam também do reconhecimento pelos signatários dos certificados de aeronavegabilidade das aeronaves, das habilitações dos pilotos e licenças (como as de estação de rádio) de cada país parte do acordo, de modo a garantir reciprocamente a facilitação da prestação dos serviços aéreos. Não se pode esquecer que tais entendimentos visavam também garantir o comércio de produtos e insumos aeronáuticos entre os países contratantes.

A sujeição dos acordos às regras internacionais de segurança da aviação⁶, com o objetivo de evitar atos de interferência ilícita, também se constitui, por questões óbvias, uma constante nas tratativas bilaterais sobre transporte aéreo.

Para dar o traçado inicial às atividades de transporte aéreo internacional, esses acordos bilaterais regulavam a isenção de direitos e taxas a serem concedidas às companhias aéreas em operação nas rotas internacionais das quais tratavam os acordos. Por isenção de direitos e taxas entendia-se a dispensa de restrições à importação, de direitos alfandegários, de despesas de inspeção, de encargos sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, partes sobressalentes, incluindo motores, equipamentos comuns de aeronaves e seus mantimentos, e outros itens destinados ao uso ou usados somente em conexão com a operação ou atendimento das aeronaves. Tais isenções eram também concedidas aos estoques de bilhetes impressos, conhecimentos aéreos e a qualquer outro material impresso que constasse o logotipo da companhia aérea (como seu material comum de publicidade, de distribuição gratuita).

Estas isenções foram concebidas para tornar operacional a aviação entre Estados parte dos acordos bilaterais, haja vista as diferenças de prestação de serviços oriundas da complexidade das relações entre culturas e modos de vida distintos, mormente no que tange aos tipos de tributos e como eles são tratados pelas respectivas autoridades (incidência, cobrança, isenção, entre outros).

A viabilização do trânsito direto de passageiros, bagagens, carga e mala direta por estabelecimento aeroportuário dependia, ainda, de um controle simplifica-

do (exceto em casos de medidas de segurança tomadas para coibir atos de interferência ilícita, violência e contrabando de drogas) e os acordos bilaterais também trataram dessa questão com isenções de direitos alfandegários e impostos similares. Assim, também foram reconhecidas isenções para o trânsito de passageiros, bagagens, carga e mala direta.

Outro tema importante tratado pelos acordos bilaterais sobre aviação civil são as tarifas do transporte. Visando respeitar regras de mercado e da livre concorrência, estas tarifas deveriam ser estabelecidas em consonância com critérios de razoabilidade, levando-se em conta, ainda, o interesse dos usuários, o custo da operação, o lucro razoável, as características do serviço e, na medida do possível, as tarifas das outras companhias aéreas operando, total ou parcialmente, na mesma rota.

A fixação das tarifas seria de total responsabilidade das companhias aéreas, as quais deveriam submeter seus preços de transporte à aprovação das autoridades aeronáuticas de seu Estado de origem, a quem, inclusive, devem prestar os devidos esclarecimentos sobre os critérios de fixação de preços. Para evitar excessos e nortear o modo de agir das companhias aéreas, os acordos bilaterais trouxeram metodologias para a definição do valor das tarifas, para que estas possam ser determinadas pelas autoridades estatais caso as companhias estejam impedidas de fazê-lo.

Todo esse aparato normativo dotado de um pragmatismo incontestável não poderia deixar de lado as questões comerciais importantes à realização das rotas aéreas.

A preocupação com os interesses das companhias aéreas em suas rotas, a igualdade de tratamento para o estabelecimento de escritórios, a vinda de pessoal e a venda de passagens na moeda local ou em dólares norte-americanos constituíam estas questões. As regras dos acordos bilaterais tinham em mira o potencial comercial do objeto regulado, qual seja, o transporte aéreo, e por conta disto é que, por exemplo, uma companhia aérea estrangeira se instala no Brasil mediante única autorização do Poder Executivo, sem ter de necessariamente constituir qualquer sociedade nos moldes da lei brasileira para prestar seus serviços. A flexibilização dos acordos permite que a companhia aérea estrangeira realize sua empresa no Brasil atra-

⁵ As companhias designadas para operar em determinadas rotas internacionais, para serem regularmente aceitas, deveriam demonstrar deter a nacionalidade de um dos países signatários do acordo, e para tanto, serem constituídas segundo a lei local de um dos países, a qual também regeria a aquisição da propriedade das respectivas aeronaves.

⁶ Nesta rubrica o acordo remete as partes às disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela

Organização de Aviação Civil Internacional e denominadas Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e às normas da Convenção sobre infrações e certos outros atos praticados a bordo de aeronaves, assinada em Tóquio em 14/09/1963; da Convenção para repressão ao apoderamento ilícito de aeronaves, assinada em Haia em 16/12/1970 e da Convenção para repressão aos atos ilícitos contra a segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23/09/1971.

vés de mero representante estrangeiro, de natureza jurídica semelhante a uma filial, sem, contudo, sê-lo.

Além disso, os acordos bilaterais possibilitaram às companhias aéreas o direito de remeter divisas a seu país de origem, referentes às somas excedentes desembolsadas, sem qualquer encargo, exceto as tarifas bancárias cobradas para este fim.

Para viabilizar por completo o tráfego aéreo, os países se obrigaram a não cobrar taxas aeronáuticas superiores àquelas cobradas de suas companhias aéreas, no intuito inclusive de que os serviços se coadunassem com elementos de justa concorrência local.

Na prática brasileira, existem apenas 15 acordos bilaterais firmados com países da União Européia, deixando as relações com os 12 demais países sem qualquer amparo legal⁷. As diferenças dos acordos bilaterais inspiram desigualdades de oportunidades para algumas companhias européias, ainda mais se o país de origem não possuir acordo com o Brasil. Além disso, do lado brasileiro, a maior parte dos vôos para a Europa estão concentrados em São Paulo e limitados de 2 a 80 vôos regulares por semana. A mesma limitação ocorre com os direitos de *code-sharing*⁸ e o transporte de carga e passageiros entre o Brasil e terceiros Estados, mesmo que estes Estados sejam europeus, dificultando as operações e burocratizando ainda mais a prestação do serviço aéreo.

Os “Horizontal Agreements”

A integração européia, desenvolvida nos moldes de uma união de Estados, foi refletida consideravelmente nos acordos bilaterais firmados por seus membros, principalmente no que diz respeito ao transporte aéreo.

⁷ Veja a comunicação da Comissão Européia sobre o desenvolvimento de uma política européia de aviação civil com o Brasil - COM (2010) 210 final

⁸ *Code-sharing* é o nome dado a prática de utilização de um mesmo número de vôo por duas companhias aéreas interessadas em determinada rota. Com o fechamento do céu europeu, as companhias brasileiras não tinham permissão para voarem internamente na Europa. Deste modo, firmavam acordos com companhias européias para realizarem tais vôos internos, os quais seriam vendidos para clientes no Brasil com o mesmo número do vôo original e tal prática se denominou *code-sharing* que etimologicamente designa a divisão de códigos.

⁹ Por interesses comuns entendem-se os comerciais, econômicos, políticos, concorrenciais etc. São interesses que atingem a própria existência do bloco como um todo.

¹⁰ O Espaço Aéreo Europeu Comum foi criado pelo Tratado Multilateral de 09 de junho de 2006 entre a Comunidade Européia e seus Estados membros e a República da Albânia, a antiga República Iugoslava da Macedônia, a

Inicialmente, a estruturação do bloco europeu pressupôs a existência de uma nova ordem jurídica supranacional e vinculante para os Estados membros, cuja preocupação precípua era garantia dos interesses comuns⁹ europeus.

Da unificação dos interesses comerciais dos Estados europeus à criação de um Espaço Aéreo Europeu Comum¹⁰, as questões normativas do serviço de transporte aéreo tornam-se do interesse coletivo do bloco e não mais de um simples e isolado Estado.

Deste modo, vários temas antes tratados individualmente pelas legislações e atos internacionais dos Estados passaram para a esfera da competência das instituições comunitárias, devido ao seu potencial coletivo e de interesse da União Européia, o que se observou claramente nas questões relativas ao mercado interior do transporte aéreo, bem como na definição de rotas aéreas, preços e horários¹¹.

A este mercado interior o Conselho da União Européia decidiu aplicar disposições do Tratado da Comunidade Européia relativo aos transportes¹² e baixou pacotes de medidas visando regulamentar a livre prestação de serviços de transporte aéreo e aplicar normas européias em matéria de concorrência.

Deste modo, os acordos bilaterais, tal como estavam estruturados, passaram, em alguns pontos, a violar a normativa européia no que pertine à política comercial de aviação civil. Várias iniciativas das instituições européias foram implementadas com vistas à renegociação em nível comunitário das regras aplicáveis aos serviços aéreos, principalmente no que diz respeito ao Brasil. Tais regras seriam, no entanto, complementares aos acordos bilaterais já firmados, caso não se optasse pela denuncia dos mesmos. Entretanto, a renegociação foi conduzida no sentido de

Bósnia-Herzegovina, a República da Bulgária, a República da Croácia, a República da Islândia, a República de Montenegro, o Reino da Noruega, a Romênia, a República da Sérvia e a administração temporária das Nações Unidas no Kosovo.

¹¹ A configuração da União Européia criou o mercado interior de transportes e engendrou consideráveis modificações nas relações comerciais internacionais dos Estados membros. O mercado do transporte aéreo ensejou um regimento comunitário referente às licenças dos transportadores aéreos, ao acesso dos transportadores comunitários as linhas aéreas intercomunitárias, aos preços do transporte de passageiros e de carga, à utilização dos sistemas informatizados de reservas e o estabelecimento de horários nos aeroportos da comunidade. Deste modo, questões de transporte aéreo não se subsumem simplesmente à vontade de Estados isolados, mas sim ao regimento comunitário, normatizador do mercado.

¹² Cf. art. 80, §§ 1º e 2º c/c art. 75, §§ 1º e 3º do Tratado que instituiu a Comunidade Européia.

não se revogar os atos anteriormente praticados, mas sim adequá-los a nova realidade europeia.

Foi, inclusive, neste sentido que decidiu o Tribunal de Justiça da União Europeia¹³ quando, por considerar ser da União Europeia a competência para a definição de rotas aéreas, tarifas e horários, lastreou a solicitação da Comissão Europeia aos Estados membros a qual reclamava que os acordos bilaterais de serviços aéreos deveriam ser denunciados ou emendados. Segundo essa solicitação, os Estados europeus deveriam ainda evitar firmar qualquer tipo de acordo sobre os serviços aéreos, nos termos do que vinha sendo praticado nos acordos bilaterais, sob pena de violarem a então nova normativa europeia.

Considerando as decisões do Tribunal de Justiça da União Europeia, o Conselho de Ministros de Transporte, também da União Europeia, decidiu outorgar um mandato à Comissão para que esta negociasse, em primeira mão, com os Estados Unidos e, posteriormente, negociasse os conhecidos “*horizontal agreements*” com os demais países, com o fito de corrigir os problemas jurídicos dos acordos bilaterais frente à nova legislação europeia. Esses acordos são denominados horizontais devido a seu espectro de ação. A Comissão negocia tais instrumentos, como se todos os Estados membros da União Europeia estivessem negociando concomitantemente o mesmo acordo. Daí a horizontalidade do instrumento comunitário.

Após as decisões europeias, a Comissão já negociou vários acordos horizontais com países da América Latina, Caribe, Oceania e recentemente com o Brasil¹⁴.

Os paradiros das relações aéreas brasileiras com o bloco europeu

Considerando o fato de o Brasil representar para os europeus um mercado aeronáutico em ascensão¹⁵, tendo ainda em mente os dois eventos esportivos mundiais mais importantes que serão sediados no país nos próximos anos, o Conselho de Ministros do Transporte da União Europeia preparou um pacote de medidas composto por 2 acordos

horizontais: o primeiro sobre serviços de aviação e o outro sobre segurança.

Em 14 de julho de 2010 o Brasil e a União Europeia assinaram os dois acordos, abrindo, assim, uma nova era em suas relações comerciais internacionais, no que diz respeito ao transporte aéreo e às desigualdades verificadas na regulação bilateral.

Tendo em mente, ainda, o espaço aéreo comum europeu e os interesses do bloco no que se denominou “*clean sky*”¹⁶, estes acordos trazem para as relações Brasil-Europa a esperança de uma interessante regulamentação, abrangendo não só questões tarifárias, mas também o meio ambiente, a cooperação regulatória, etc.

Os novos instrumentos têm por escopo emendar os 15 instrumentos bilaterais sobre serviços aéreos em vigor entre Brasil e União Europeia e estender aos demais países do bloco, com os quais o Brasil não possui nenhum acordo assinado os direitos e obrigações já pactuados. As principais modificações que se implementarão por conta da assinatura pelo Brasil dos dois acordos horizontais são as seguintes:

a) Primeiramente, modificarão as cláusulas de designação das companhias aéreas para que a partir de agora qualquer Estado membro da União Europeia possa designar companhias europeias, bastando que a companhia designada tenha estabelecimento em seu território; Este ponto representa o ápice das discussões, ou seja, a abertura do espaço aéreo europeu para as companhias brasileiras que desejarem realizar vôos internos na Europa¹⁷.

b) A segunda modificação consiste nas cláusulas relativas ao controle regulatório, que também passam a vigorar de modo diferenciado. Agora o Brasil poderá evocar questões de segurança do acordo de serviços aéreos a um determinado Estado membro do bloco europeu com relação a todas as companhias designadas, não mais as de nacionalidade do país, mas as que forem por ele designadas e estabelecidas em seu território; Esta alteração deixa bem evidenciada a identidade europeia que se instaura com a criação do espaço aéreo comum e com o mercado horizontalizado da aviação. Ainda, a possibilidade de se evocar aspectos de segurança a um único Estado referen-

¹³ Vide os acórdãos do Tribunal de Justiça Europeia de 05 de novembro de 2002 relativos ao transporte aéreo, seu regramento e a adequação com a normativa europeia.

¹⁴ A Comissão Europeia firmou com o Brasil, em 25 de maio de 2010, dois acordos horizontais sobre serviços e segurança da aviação, durante a Cúpula União Europeia - América Latina de Aviação Civil que ocorreu no Rio de Janeiro.

¹⁵ O mercado brasileiro representa um número de 4,4 milhões de passageiros por ano voando para a Europa, o que gerou a convicção de que este país é um forte candidato na nova geração de acordos sobre transporte aéreo em nível europeu.

¹⁶ No “*Clean Sky*” a preocupação dos reguladores da aviação civil se volta inteiramente para a questão da

preservação do meio ambiente, buscando a limitação de emissões nocivas de gases pelas aeronaves e, por conseguinte um maior controle do aquecimento global. Neste contexto de “*Clean Sky*”, além do controle das emissões, se busca criar um mercado de emissões ou outras formas de créditos de emissões. Não se pode também deixar de mencionar na utilização de biocombustíveis para as aeronaves criando verdadeiros vôos verdes.

¹⁷ A modificação primária introduzida pelos acordos horizontais representa a concessão de direitos de cabotagem a sociedades aéreas brasileiras, ou seja, direitos públicos da 8ª liberdade do ar.

te a companhias aéreas de várias nacionalidades constitui uma evolução do mercado aeronáutico e um avanço do controle dos serviços e seus players globalizados.

c) Com relação à tributação do combustível dos aviões, qualquer Estado, seja da União Européia, seja brasileiro, poderá tributar o combustível fornecido em seu território e utilizado em vôos internos no bloco e no Brasil; A tributação referida poderá se dar no transporte ocorrido internamente, na Europa e no Brasil, bem como entre pontos destes e outros países. Deve-se, igualmente, atentar para o dispositivo do acordo horizontal que determina a realização da tributação em bases de completa não discriminação, portanto, em total consonância com princípios concorrenciais e de reciprocidade.

d) No que diz respeito às tarifas, com os novos entendimentos, as que forem cobradas pelas companhias aéreas designadas pelo Brasil estarão sujeitas à legislação européia, quando a operação for realizada em solo europeu. Este dispositivo visa assegurar e reforçar, ainda mais, a aplicação da lei e dos princípios comunitários que regem o mercado aéreo do bloco nos temas que definem de certo modo a concorrência e não é preciso se estender sobre o quanto o tema de preços se insere neste contexto.

No que se refere ao acordo de segurança, este tem por objetivo principal garantir que os mesmos padrões e critérios de aeronavegabilidade¹⁸ utilizados em um Estado parte do acordo seja semelhante ou idêntico àqueles utilizados nos demais. Com isto, o reconhecimento das certificações de produtos e serviços aeronáuticos, incluindo as habilitações e licenças, torna-se mais fácil e eficaz.

A União Européia e o Brasil estabeleceram um estreito laço de cooperação regulatória, baseada na assistência e na transparência, onde os países trocarão constantemente informações sobre o estado de suas leis, regulamentos, *standards* e critérios técnicos utilizados na certificação de produtos e serviços aeronáuticos, incluindo, ainda, informações sobre o próprio processo de certificação¹⁹.

Esta integração técnica trazida no bojo do acordo permitirá a participação de agentes técnicos de cada Estado parte nos processos de inspeção, auditoria e garantia de qualidade dos produtos aeronáuticos.

Das grandes inovações do acordo compreende-se o Comitê conjunto das partes e o Comitê setorial conjunto

sobre certificação. O primeiro órgão tem por escopo²⁰ a garantia da efetividade do funcionamento do acordo, constituindo objeto dos próprios encontros a avaliação da efetividade de sua implementação. Em particular, o comitê conjunto tem competência para apreciar questões envolvendo: a) contestações a respeito da competência técnica e do preenchimento de requisitos técnicos pela Autoridade Competente dos países; b) a aplicação e implementação do acordo; c) os meios de fortalecimento das propostas do acordo, para os quais tem poderes para fazer recomendações aos Estados parte para a emenda do acordo; d) possíveis emendas aos anexos do acordo que dizem respeito às questões práticas envolvendo certificação de produtos aeronáuticos, com foco especial na exportação de aeronaves e o processo de manutenção; e) a coordenação do desenvolvimento de anexos adicionais; e, por fim, f) a adoção de procedimentos sobre a cooperação regulatória e transparência para todas as atividades elencadas no artigo 4²¹ do acordo sobre segurança.

Já o comitê setorial conjunto sobre certificação, mais específico, tem como atribuições principais, a) a decisão sobre procedimentos a serem usados para facilitar o processo de certificação; b) a decisão sobre *technical standard orders* para os propósitos de certificação de peças e partes de aeronaves destinadas à exportação; c) avaliar as mudanças da regulação em cada Estado parte para assegurar que os requisitos da certificação permaneçam em vigor; d) elaborar propostas para o comitê conjunto referente às emendas ao processo de certificação; e) assegurar que os Estados parte comunguem um entendimento comum sobre os procedimentos; f) assegurar que os Estados parte apliquem os procedimentos oriundos do acordo de maneira consistente.

Verifica-se que o acordo possui uma enorme vertente prática, dotado de órgãos que assegure a aplicação dos parâmetros e padrões comumente estabelecidos.

Entretanto, as intenções da diplomacia brasileira face aos novos acordos horizontais com o bloco europeu foram de impulsionar as exportações de aeronaves brasileiras para a Europa, já que com as negociações as certificações brasileiras ganham ares internacionais com a intensa cooperação Brasil/Europa, tornando-se válidas naquele continente, sem qualquer necessidade de revalidação

¹⁸ O conceito de aeronavegabilidade envolve a consideração de 3 elementos, a saber: a) a certificação do projeto da aeronave; b) a certificação da fabricação da aeronave, sendo esta o estrito cumprimento do projeto; e c) a manutenção da aeronave.

¹⁹ Vide artigo 8 do Acordo entre a União Européia e o Brasil sobre segurança na aviação.

²⁰ Vide artigo 9 do Acordo entre a União Européia e o Brasil sobre segurança na aviação.

²¹ O artigo 4º do acordo estabelece as atividades às quais ele se aplicaria, quais sejam, a) a certificação e monitoramento da aeronavegabilidade de produtos aeronáuticos civis; b) a aeronavegabilidade contínua dos aviões em serviço; c) a certificação e monitoramento dos locais de produção; d) a certificação e monitoramento dos locais de manutenção; e) a certificação e o teste ambiental de produtos aeronáuticos civis; f) atividades relacionadas à cooperação; e g) iniciativas de segurança e troca de relevantes informações de segurança.

por autoridade européia. Os acordos abrem ainda um espaço mercadológico interessante para sociedades nacionais como a Embraer, de enorme potencial de exportação de suas aeronaves.

Por outro lado, enquanto o acordo de segurança firmado agrada enormemente o setor industrial, o acordo de serviços não representa um interessante atrativo para as companhias brasileiras que realizam o transporte com a Europa. Primeiramente, para que sociedades de transporte aéreo brasileiras tivessem elevado potencial de competitividade na Europa, seria necessário disporem de aeronaves de menor porte para competirem com as utilizadas pelas companhias européias e que, ao mesmo tempo, consumissem menor quantidade de combustível.

A priori, sob o ponto de vista dos custos, torna-se bastante complicada a prestação de serviços aéreos na Europa por companhias brasileiras, considerando que estas utilizariam as aeronaves provenientes do Brasil para os demais trechos da Europa. Seriam utilizadas aeronaves classificadas como de longo curso, com autonomia maior e maior consumo de combustível e cuja operação exigiria maior infra-estrutura aeroportuária, impossibilitando, dessa maneira, a competitividade da empresa brasileira de igual para igual em nível europeu.

A questão da tributação dos combustíveis torna ainda mais delicada a questão, uma vez que os impostos praticados sobre uma aeronave de longo curso em operação regional na Europa seriam demasiado superiores aos que arcam as companhias européias com suas aeronaves de pequeno porte e capazes de serem manobradas em menor estrutura aeroportuária.

Entretanto, a questão pode ser solucionada ou, ao menos, minimizada mais rápido do que imaginamos. Tramita no Congresso Nacional projeto de lei²² que visa alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica para aumentar a participação societária de sociedades estrangeiras nas companhias brasileiras, o que incrementará a possibilidade dos players nacionais de atuarem de modo competitivo na Europa. Segundo o projeto, a participação de estrangeiros no capital das companhias aéreas brasileiras subiria de 20% para 49%, e com isso a abertura de um leque de possibilidades extraordinária.

Esta maior participação estrangeira irá gerar oportunidades para as companhias aéreas brasileiras no estrangeiro, mas por enquanto esta participação se encontra bastante limitada, sendo unicamente interessante para os europeus, com relação à atuação no Brasil, o que se negocia no bojo destes acordos horizontais.

²² Projeto de lei 6716/2009.