

AVIAÇÃO COMERCIAL - QUANDO É QUE AS LOW COST, COM O SEU “ESPÍRITO CRIATIVO”, NOS DEIXAM DE SURPREENDER?

«Willie Walsh, quando era CEO da British Airways, lembrou a oportuna observação de Warren Buffett: "Se os irmãos Wright tivessem caído, o futuro dos investidores teria sido bem melhor." É certo que a aviação não só sobreviveu como ampliou a sua segurança e ofereceu várias modalidades em novos modelos de transporte aéreo, numa maior liberdade de escolha para os clientes. Novas formas de lucro foram criadas para os operadores, se bem que os preços dos serviços tenham dramaticamente diminuído, mas sempre foi respeitado, de facto e de jure, o "Sistema de Chicago", criado em 1944, incluindo o Acordo Bermudas (1946). Já houve várias abordagens para transformar a aviação, como "indústria global", em "empresas globais", idênticas às companhias transnacionais, sem o "peso" da regulamentação própria do "Sistema de Chicago", com a publicação de *Global Airlines, Competition in a Transnational Industry*, por Pat Hanlon, em 1998. No Congresso norte-americano, em 2005, o US General Accounting Office (GAO), face à "epidemia" de falências de companhias de aviação, atribuiu este facto à "vinculação de longa data" (O'Connell e Williams, 2011, 97). As "companhias de bandeira de conveniência" não existiam na aviação comercial, um dos três ramos autónomos da aviação civil, pois essa categoria era pertença da via marítima, uma vez que o armador tinha a opção de escolher o pavilhão em função de razões estratégicas ou de mera conveniência fiscal. Presentemente este assunto encontra-se em discussão, não como um debate de teorias ou conceitos, mas apenas por simples pragmatismo: os interesses entre Estados e operadores aéreos controlam os obstáculos existentes no "Sistema de Chicago", em que o vínculo existente entre Estado e companhia de aviação, "de jure, companhias de bandeira", transcendia em muito valores monetários (Graham, 1995, 87-104). A criação de "filiais" de companhias de aviação, com sede social noutro país, tem por objetivo introduzir um adicional "fator de flexibilidade" ao sistema em vigor desde 1944. Assim, o alargar do conceito económico de liberalização implica o diluir do conceito de soberania do Estado em aviação comercial, ao torná-lo num mero "negócio" para as partes, em termos de receitas e postos de trabalho. As "filiais" criadas fora do "território do país", já sem vínculo à sua sede, passam a ter laços estruturais com as companhias de aviação de um Estado, que transmite os mesmos direitos de nacionalidade às aeronaves (art. 17.º da Convenção). O "Estado de acolhimento" passa a conceder o respetivo COA, com a capacidade de voar, sendo os aviões portadores dos "distintivos apropriados de nacionalidade e registo (art. 20.º da Convenção), reportando ao ordenamento jurídico desse país e não à sua sede. Ao possuírem licenças separadas por países, ser-lhes-á permitido operar em rotas que de outra maneira lhes estariam interditas. Esta "visão pragmática" já não ocorre por razões de soberania ou mesmo como preservação da reserva estratégica de um Estado, a ser utilizado em caso de necessidade nacional. O sistema, assim construído, representa uma profunda erosão, não só nos padrões de soberania, como implica conflitos laborais, como nos EUA, onde a Associação dos Pilotos de Linha (ALPA) já mostrou o seu desagrado. A companhia de aviação Norwegian Air International (NAI) não só pensa continuar a voar para os EUA, dentro da autorização concedida por três anos, em Dezembro de 2016, mesmo ao ter planos de expansão (Flightglobal, 2017, Jul-Agosto). A operadora aérea nega práticas contrárias à legislação norte-americana, limitando-se a definir a figura de "transportador de bandeira de conveniência", como "aquele estabelecido no país diferente do país de origem, em que tem a maioria do capital", servindo-se deste expediente "para evitar os regulamentos do seu próprio país". Também cumpre escrupulosamente o acordo Open-Skies entre os EUA e a UE, bem como "os estatutos e o regulamento dos EUA". A emenda no Congresso dos EUA, em 27 de Junho, feita por iniciativa do congressista republicano Frank Lobiondo, é um facto desvalorizado pela companhia norueguesa, dado que o Committee on Transportation and Infrastructure não só aprovou a "bill", incluindo a emenda de 27 de Junho (Hemmerdinger e Russell, 2017, 10). A NAI tem uma "filial" em Dublin, na Irlanda, tendo por alvo principal as rotas dos EUA, como podemos verificar, mas na legislação do Senado poderão ser introduzidas emendas. A decisão altamente controversa do eventual

controlo deste tráfego, caso fosse aprovada, implicaria o remover de funções da FAA (Federal Aviation Agency), passando o controlo do tráfego aéreo para uma diferente "corporation", se bem que ainda nada tivesse sido estabelecido. A companhia privada Easyjet, registada na Grã-Bretanha, matrícula G, já conta com uma filial na Suíça, matrícula HB, mas ambas ficaram fora da UE, de acordo com a eventualidade pós-"Brexit". A fim de solucionar este problema, devido a um eventual desacordo em política aérea entre a Grã-Bretanha e a UE, tudo está preparado para até Setembro de 2018 recorrer a uma "filial" na Áustria, o que asseguraria os privilégios de continuar a pertencer à União Europeia, com um eventual aumento de rotas e tráfego. Os símbolos dos países, como a bandeira e a matrícula, seriam colocados nos aviões pertencentes a novas "filiais" de países que não necessitariam de negociar "direitos de tráfego", pois tratava-se de uma "companhia da UE", neste mercado livre (Open Sky). O sistema, assim negociado, contraria frontalmente o espírito da Convenção de Chicago e insere-se numa nova "orientação" do termo "deregulation", numa extensão do novo espírito da liberalização, adaptado às conveniências do momento presente. Esta indústria, única em muitos aspetos mas onde os Estados sempre defenderam os interesses das "companhias de bandeira", mesmo que privadas e localizadas na UE, acautela também os interesses nacionais, de forma direta ou indireta. O papel soberano do Estado assenta na atualidade, no plano teórico, em dois paradigmas: jurídico-político e económico-liberal, que coabitam, em planos diferentes, se bem que com alguma deterioração sobre estas raízes. O sistema tinha sido construído nos EUA, há cerca de 30 anos, após a Convenção de Chicago, em que existia um vínculo entre os Estados e as companhias de aviação, que tem continuado inalterado de acordo com a Convenção de Chicago, de 1944. O problema, que agora se coloca refere-se "à grave questão entre o credo do mercado e os valores" (Moreira, Adriano, 2013, 17), nesta nova tendência liberal associada à aviação comercial, influenciada pelo interesse imediato do lucro, obrigando, se necessário, a saltar barreiras e fronteiras. Quando é que as companhias de baixo custo, com o seu "espírito criativo", nos deixam de surpreender? Qual será a reação das companhias tradicionais, as "legacy carriers"? Quem sabe se, porque amanhã talvez seja diferente, nenhum dos princípios estabelecidos em 1944, ainda exista!»

Luis S. Marques, artigo publicado na página de internet "[Público](#)"
(20 Setembro 2017)