

O PAPEL DA IATA NO TRANSPORTE AÉREO

Lúcio Roberto Teixeira Gomes

Aluno finalista do 3º ano da Licenciatura em Relações Comerciais Internacionais

RESUMO

Desde a sua fundação em Havana, no ano de 1945, que a IATA assumiu um papel fundamental na representação das companhias aéreas a nível mundial e na promoção de um serviço aéreo cada vez mais seguro, económico e sustentável. A uniformização dos procedimentos técnicos e legais, a cooperação entre as companhias aéreas e a criação de sistemas de gestão de facturação e pagamentos têm sido as principais medidas implementadas, com grande sucesso, pela IATA, principalmente tendo em conta o aumento exponencial que o transporte aéreo evidenciou desde a sua invenção até aos dias de hoje. A IATA representa actualmente 265 companhias aéreas em todo o mundo, companhias essas que representam cerca de 83% do tráfego aéreo mundial, o que demonstra a influência que esta organização não-governamental exerce no transporte aéreo, quer a nível de passageiros, quer a nível de mercadorias.

PALAVRAS-CHAVE

Aviação, IATA, Transporte Aéreo

ABSTRACT

Since its foundation in Havana, in 1945, IATA has played a key role in representing airlines worldwide and in promoting an increasingly safe, economical and sustainable air service. Standardization of technical and legal procedures, cooperation between airlines and the creation of billing and payment management systems have been the main measures implemented with great success by IATA, especially in view of the exponential increase in air transport since its creation to today. IATA currently represents 265 airlines worldwide, which represent about 83% of the world's air traffic, demonstrating the influence of this non-governmental organization exerts in the air transportation of both passengers and goods.

KEYWORDS

Aviation, IATA, Air Transport

LISTA DE SIGLAS E ACRÓNIMOS

- IATA - International Air Transport Association
- ICAO – International Civil Aviation Organization
- BSP - Billing and Settlement Plan
- CASS - Cargo Accounts Settlement System
- FAA – Federal Aviation Administration

A FUNDAÇÃO DA IATA

É seguro dizer que a evolução do Transporte Aéreo se deveu, numa primeira fase, às duas Grandes Guerras Mundiais, principalmente na importância que estas assumiram em dois aspectos: o transporte aéreo tático (com a deslocação de pessoal e recursos mais rapidamente para os cenários de Guerra) como também no bombardeamento estratégico (de forma a destruir pontos estratégicos da linha inimiga).

É também em pleno cenário de guerra que é fundada a IATA, em Abril de 1945 na capital cubana, Havana. Na altura era composta por 57 companhias aéreas de 31 países (a sua maioria Europeias e Norte Americanas)¹. Desde cedo a IATA definiu como principais objectivos promover a segurança no transporte aéreo para todos os agentes envolvidos, identificar e estudar todos os problemas associados ao transporte aéreo, disponibilizando os meios necessários a todas as empresas envolvidas, directa ou indirectamente, com o serviço de transporte aéreo e finalmente cooperar com a recém criada ICAO (agência da ONU, especializada em Aviação Civil, que teve a sua génese na Convenção de Chicago em 1944) e outras organizações internacionais relacionadas com a aviação civil.

O transporte aéreo cresceu regularmente à escala de dois dígitos desde 1945 até à primeira crise do petróleo em 1973. Muito deste crescimento se deveu às inovações tecnológicas introduzidas nos aviões. Desde a introdução de naves de turbo-hélice no início dos anos 50 até o aparecimento dos primeiros aviões transatlânticos em 1958 passando pela entrada em circulação dos aviões de fuselagem larga e os motores “*High Bypass*”, que conhecemos ainda nos dias de hoje, no início dos anos 70. Todos estes avanços tecnológicos aliados ao aumento de poder de compra e maior tempo livre disponível por parte das populações originaram uma autêntica explosão na procura de viagens aéreas². A verdade é que poucas indústrias conseguem, nos dias de hoje, igualar este dinamismo de crescimento que não seria igual sem a standardização de práticas e procedimentos introduzidos pela IATA ao longo do tempo.

O IMPACTO DO 11 DE SETEMBRO NO TRANSPORTE AÉREO – O PAPEL DA IATA

O 11 de Setembro foi, sem dúvida, um dos acontecimentos mais marcantes da última década, não só a nível geopolítico, mas também no panorama do transporte aéreo internacional. A partir desse dia, a segurança passou a ser a palavra chave em todos os procedimentos. O que aconteceu efectivamente? No ano em que se completam 15 anos dos atentados, a IATA lançou um estudo acerca do impacto deste acontecimento na indústria. Segue-se então uma pequena análise aos números mais relevantes que compõe este estudo e uma breve análise às medidas de segurança implementadas.

O tráfego de passageiros nos Estados Unidos (medidos pela formula número de passageiros x número de quilómetros viajados) baixou em 5,9% em 2001, comparando com o ano 2000 e voltou a descer em 1,4% em 2002. As companhias aéreas, de forma a contrariar estes números, diminuíram a capacidade dos aviões em 2,8% em 2001 e 3,9% em 2002. Foi a primeira vez desde a II Guerra Mundial que a capacidade foi diminuída em dois anos consecutivos. Após estabilizar em 2003 o tráfego aumentou gradualmente até 2009 onde voltou a estagnar devido aos preços do petróleo e à crise financeira global de 2010.

As receitas das companhias aéreas americanas caíram de 130,2 mil milhões de dólares em 2000 para 107,1 mil milhões de dólares em 2002. No total, entre os anos de 2001-2005 foram totalizados cerca de 57,7 mil milhões de dólares em perdas. As companhias aéreas voltaram aos lucros entre 2006-2007 (25,9 mil milhões de dolares) e novamente a cair devido à crise de 2008. 2010 foi o ano em que as companhias voltaram aos lucros, com valores a rondar os 3,6 mil milhões de dólares.

1 - A IATA sucedeu à International Air Traffic Association, fundada em 1919, em Den Haag (Haia) na Holanda que era composta, na sua formação, apenas por Companhias Aéreas Europeias.

2 - De acordo com o *IATA Annual Review 2016* o numero de passageiros passou de 9 milhões em 1945 para 3.545 milhões em 2015 o que representa o crescimento médio de cerca de 560% ao ano, de passageiros a utilizar o Transporte Aéreo num espaço de 70 anos.

Em termos de emprego no sector, o estudo revela que no ano 2000 as companhias aéreas americanas empregavam 520.600 trabalhadores. Em 2003 esse número desceu em 14,6% para 444.700 trabalhadores. Esse número continuou a descer até ao ano de 2010, onde se registavam 378.100 trabalhadores no sector, antes de haver uma subida dos números no final de 2011 para 382.900.

O tráfego global desceu em 2,7 % no ano de 2001 e não ultrapassou os níveis de 2000 até ao ano de 2003. Continuou a subir até 2009 até sofrer nova queda de 2,1%.

As companhias aéreas do resto do mundo perderam 13 mil milhões de dólares em 2001, tendo repetido o mesmo resultado em 2002. A indústria registou os primeiros lucros pós 11 de Setembro apenas em 2007 com valores a rondar os 14,7 mil milhões de dólares. Os anos seguintes inflacionados pelos preços do petróleo e a crise financeira mundial voltaram a empurrar os números para o vermelho, registando um total de 25,9 mil milhões de dólares em perdas.

Em termos de segurança foram, também, introduzidos novos procedimentos ao longo do tempo, dos quais se destacam:

- Setembro de 2001: logo após os atentados o Espaço Aéreo esteve fechado por 3 dias. A FAA expandiu a lista da ICAO de itens proibidos a bordo, concretamente ferramentas de casa e itens cortantes ou de ponta afiada. As portas de acesso ao cockpit foram reforçadas tendo sido também desenhadas, produzidas e instaladas novas portas;
- Dezembro de 2001: Nos Estados Unidos passou a ser obrigatório retirar o calçado e scanizar o mesmo em separado. Esta medida foi tomada noutros países embora não houvesse uma uniformização dos procedimentos. Isqueiros e fósforos foram temporariamente proibidos nas cabines;
- Novembro de 2003: A ICAO introduziu a obrigação da utilização de portas de *cockpit* reforçadas para todos os vôos com capacidade superior a 60 passageiros;
- Janeiro de 2004: Os Estados Unidos começaram a retirar as impressões digitais de todos os passageiros não americanos, com algumas excepções;
- Outubro de 2004: Máquinas de leitura de passaportes passaram a ser obrigatórias em todos os países que tinham o Programa de Isenção de Visto com os Estados Unidos. O Reino Unido começou a criar uma base de dados recolhendo os dados de cada passageiro;
- Agosto de 2006: líquidos, aerossóis e gels em recipientes individuais de 100 ml passaram a ser retidos nos postos de segurança e todos os líquidos necessitaram de ser embalados em sacos de plástico transparente. Todos os equipamentos electrónicos passaram a ser retirados das bagagens e passaram também, a ser scanizados em separado;

O Gráfico 1, abaixo, demonstra o custo total das medidas de segurança implementadas nos dias de hoje. Tendo em conta que estas questões ultrapassam a indústria aérea, sendo questões de segurança nacional, estes custos são partilhados também com os governos de cada país:

Security Costs (billions)

- Passenger operations
- Cargo operations (incl. courier/mail)
- Airport
- Aircraft
- Employee
- Catering/stores
- Miscellaneous

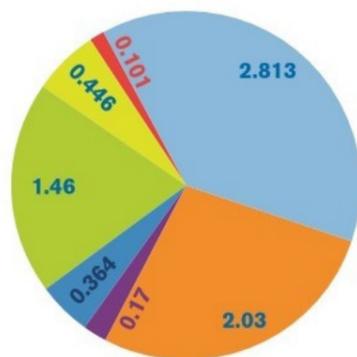


Gráfico 1 – Custos em Segurança

Fonte: *The Impact of September 11 2001 on Aviation (IATA)*

A IATA lançou também o projecto do *Checkpoint* do Futuro. Trata-se de um sistema que combina dois factores, a saber: a informação já recolhida do passageiro e sistemas de scan avançados que permitem a deteção de materiais explosivos ou potencialmente perigosos. Neste momento está em fase de concepção existindo já, em muitos aeroportos os sistemas e tecnologias necessárias para implementar este sistema de uma forma permanente.

O PRESENTE

A IATA, mesmo tratando-se de uma Organização Não-Governamental, procura inculcar a importância do transporte aéreo nos dias de hoje perante os Governos e Organizações Mundiais, tentando aumentar a consciência dos benefícios que esta indústria traz às economias locais e globais. Defende os interesses das companhias aéreas em todo o mundo desafiando regras e encargos desproporcionados lutando sempre por regulamentação mais sensata. Desde a sua fundação a IATA tem procurado desenvolver *standards* a nível comercial numa escala global com o objetivo de auxiliar as companhias aéreas a simplificar processos, aumentando a comodidade dos passageiros ao mesmo tempo que baixam os custos operacionais tornando-se companhias mais eficientes, apostando cada vez mais nas novas tecnologias.

A IATA auxilia as Companhias Aéreas a operarem de forma segura, eficiente e económica sobre regras claramente definidas. O apoio profissional é dado a todos os *stakeholders* que compõem esta Indústria oferecendo uma ampla variedade de serviços especializados especialmente a nível financeiro onde se podem destacar dois programas fundamentais na simplificação dos sistemas de pagamento entre agentes, um para passageiros (o BSP) e outro para mercadorias (o CASS).

O BSP é um sistema de facturação electrónico projectado para facilitar o fluxo de dados e recursos entre as agências de viagens e as companhias aéreas, através do portal *BSPlink*. A vantagem deste sistema é que permite a existência de uma organização neutra que funciona como intermediária ao invés das agências de viagens negociarem individualmente com cada companhia. Este sistema permite ainda uma uniformização e redução de custos e de trabalho com a emissão de bilhetes electrónicos, havendo um controlo e processamento de dados tratados informaticamente que geram relatórios e emitem alertas para os envolvidos nas situações de débito ou crédito.

Trata-se de um sistema verdadeiramente global. No final de 2015 haviam operações BSP em 180 países. O sistema atende actualmente 400 companhias aéreas participantes com uma taxa de liquidação, dentro do prazo, de 99,99%. Em 2015, o sistema BSP da IATA processou um valor total de 230,3 mil milhões de dólares.

O CASS é um sistema em tudo similar ao BSP, mas direccionado para os agentes de carga (transitários) e as companhias aéreas. É um sistema de facturação electrónico projectado para simplificar a cobrança e acerto de contas entre estas duas entidades tendo uma organização neutra a mediar o processo e que funciona através do portal *CASSlink*. Este sistema, sendo electrónico tem a grande vantagem de substituir as tradicionais facturas em papel eliminando os problemas inerentes à utilização deste suporte. Permite, tal como o BSP, uma taxa de sucesso no processo de facturação acima de 99%. De salientar também que não é necessário ser agente IATA para poder fazer parte do sistema CASS, o acesso é limitado pelo pagamento de uma taxa de adesão anual. Obviamente que os membros IATA beneficiam de condições de acesso mais favoráveis.

O sistema CASS serviu, no ano de 2015 as operações de facturação de mais de 500 entidades (entre companhias aéreas e transitários) tendo uma taxa de sucesso de 99,99% e movimentando um valor de 28,8 mil milhões de dólares.

O FUTURO DA AVIAÇÃO E A PREPONDERÂNCIA DA IATA

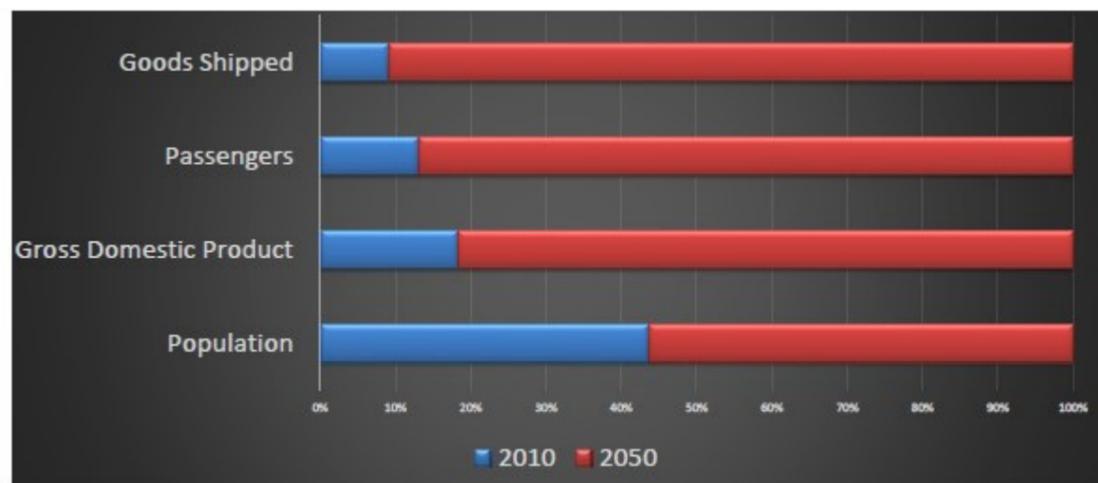
A IATA desafiou os líderes das maiores companhias aéreas mundiais a projectar o futuro do sector e a delinear os pilares fundamentais para o desenvolvimento da indústria nos próximos anos, tendo este projecto sido denominado “Visão 2050” onde são projectados os cenários do mundo no ano de 2050 e o papel do transporte aéreo nessa altura. Os principais temas abordados focam-se em quatro pilares segundo as previsões e que são os seguintes: a rentabilidade das companhias aéreas, as infraestruturas, os combustíveis e os clientes.

Em termos de rentabilidade, as principais políticas apontam para uma maior aposta na liberalização comercial do sector. A actual fragmentação do sector, com a existência de mais de 1.000 companhias aéreas em todo o Mundo transforma o negócio numa luta pela sobrevivência para grande parte das companhias. Os governos também deverão agir com responsabilidade para garantir segurança e condições de concorrência equitativas, as companhias aéreas necessitam também de liberdade para construir a eficiência além fronteiras e alcançar lucros sustentáveis;

As infraestruturas devem ser reformuladas em torno das necessidades das companhias aéreas que são o verdadeiro dinamismo da indústria. Criar uma cadeia de valor mais unida e uma gestão aeroportuária que possa trazer benefícios mútuos quer às Companhias Aéreas quer às próprias entidades que gerem os aeroportos, um pouco o que se passa actualmente com o Aeroporto do Porto e a atracção do negócio das companhias aéreas *low cost*.

A gestão do tráfego aéreo também deve mudar. O projecto Ceu Único Europeu poderá traduzir-se numa redução dos controladores aéreos e consequentemente o custo da operação. Poderá também permitir o redesenhar de rotas, diminuindo o tempo de viagem e consequentemente os custos operacionais dessas mesmas, aliviando, por outro lado, o congestionamento das vias aéreas que já se verifica, principalmente no Centro da Europa.

Gráfico 2 – Previsões de crescimento (IATA – Vision 2050)



Fonte: IATA 2050 Vision Report Assessment³

Quanto aos combustíveis, o *jetfuel* não será uma solução de longo prazo, sendo necessário começar a encontrar combustíveis alternativos, com os biocombustíveis como os potenciais substitutos do *jetfuel*, reduzindo em cerca de 80% a actual pegada de carbono da indústria e indo de encontro ao compromisso da IATA em reduzir para metade as emissões de carbono em 2050 comparando com os valores de 2005. No entanto é necessário um maior investimento para a implementação deste tipo combustível nos aviões;

Os clientes são a peça central da visão de futuro da IATA. Em 2050 estima-se que haverão cerca de 16 mil milhões de viajantes e serão movimentados 400 milhões de toneladas em carga. Em poucas décadas a classe média habilitada a viajar irá triplicar, em grande parte devido à população da Índia e da China. Acompanhar este crescimento será um desafio para todas as partes envolvidas na cadeia de valor. Para ligar todos estes clientes será necessário combinar os tres factores: preço x velocidade x qualidade da melhor forma. Com o passar dos anos o custo de voar tem decrescido, no entanto, as infraestruturas não tem acompanhado o crescimento de viajantes e o aumento dos procedimentos de segurança criou dificuldades e gerou atrasos, será necessário agilizar esses mesmos procedimentos;

No geral existirão vários desafios que a Indústria Aérea terá de superar, no entanto, a IATA está a acompanhar a evolução da aviação, projectando sempre novas metas a curto prazo de forma a contribuir para um crescimento sustentável do Transporte Aéreo.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Carlos Alberto Neves, *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo* (2010), Coimbra, Almedina.

ALMEIDA, Carlos Alberto Neves; Mendes de León, Pablo; Duarte, Maria Luísa, Soares, Paulo Figueiredo; Dias, Francisco Alves; Lima Pinheiro, Luís, *et al.* (2012), *Estudos de Direito Aéreo*, Coimbra, Coimbra Editora.

PEREIRA COUTINHO, José Martins (2013), *O Transporte Aéreo e a sua Odisseia*, Riscos Editora, 2013

International Air Transport Association “*IATA Annual Review 2016*” (2016) disponível em <http://www.iata.org/media/annual-report-2016/index.html> [Acedido a 20/12/2016]

International Air Transport Association “*The Impact of September 11 2001 on Aviation*” (2015) disponível em <http://www.iata.org/pressroom/Documents/impact-9-11-aviation.pdf> [Acedido a 20/12/2016]

International Air Transport Association “*Vision 2050 Report*” (2011) disponível em http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/Pages/vision-2050.aspx [Acedido a 20/12/2016]

³ - Gráfico retirado do link <http://commons.erau.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1176&context=aircon> (Embry-Riddle Aeronautical University)