
Licitação deve exigir IATA para bilhetes internacionais

Uma parte considerável dos órgãos federais, além dos estaduais e municipais, vem deixando de exigir nas suas licitações de passagens aéreas que as agências de viagens apresentem prova de registro na IATA (*International Air Transport Association*), entidade internacional que garante mundialmente a credibilidade de transações entre companhias aéreas e agências de viagens.

Com isso, tem ficado evidente o risco de autoridades e outros servidores públicos que estiverem em missões oficiais no exterior serem deixados “na mão”, porque apenas as agências de viagens que operam por meio da IATA conseguem emitir bilhetes e realizar outras transações internacionais. Nesse cenário, muitos empresários têm alertado aos órgãos governamentais sobre os riscos dessa situação e sobre a desigualdade de competição que a mesma representa na prática.

O credenciamento das agências na IATA é importante porque se trata de uma organização que regula relações comerciais na aviação internacional, contando com 260 companhias aéreas, o que significa 94% do tráfego aéreo internacional no mundo, além de impor respeito e obrigações mútuas, para manter a credibilidade entre as companhias aéreas e as agências de viagens (isso envolve, inclusive, garantia de pagamentos e recebimentos, endosso de bilhetes, etc.).

O credenciamento na IATA é um reconhecimento formal de que a agência de viagens está autorizada a vender e a emitir bilhetes aéreos internacionais. E nesse contexto de responsabilidades está a garantia de que o dinheiro pago as agências de viagens chega às companhias aéreas e que as emissões e outras transações com bilhetes internacionais estão sendo feitas conforme o exigido. Além disso, a agência de viagens somente é credenciada se demonstrar boa situação financeira, segurança de instalações e capacitação profissional dos funcionários. Tendo em vista todos esses fatores, em especial, a impossibilidade de emissão de bilhetes internacionais sem o registro na IATA, não há como desconsiderar essa realidade nas licitações públicas.

A falta da exigência da IATA nos editais de licitação pode provocar problemas. Por exemplo, caso a agência vencedora da licitação não possua credenciamento na IATA e venha a firmar contrato com um órgão governamental, ela precisará comprar bilhetes de uma terceira agência, estranha ao contrato, portanto, sem vínculo com aquele órgão público, e este acaba ficando sem efetiva garantia de que terá pleno atendimento nas viagens internacionais de seus agentes.

Basta que a agência “subcontratada” atrase um pagamento de fatura perante determinada companhia aérea internacional e estará criado um grande problema. O que se poderia pensar da situação hipotética de um Ministro de Estado que estivesse em uma missão oficial no exterior ficar sem ter como retornar ao Brasil, até que sejam comprados bilhetes de outra agência de viagens (que não seja a contratada pelo seu respectivo Ministério)?

Há fundamento legal para a exigência nas licitações, que vem do inciso XXI do artigo 37 da Constituição Federal, dispositivo que menciona que as exigências nas licitações se justificam pela necessidade de garantia do cumprimento das obrigações contratuais. E sem essa exigência indispensável não há garantia de execução de um contrato que envolve bilhetes internacionais.

Além disso, não se pode deixar de mencionar que uma licitação feita sem a exigência em questão cria uma situação de desigualdade entre os licitantes, porque aqueles que forem credenciados na IATA trabalharão em outras condições comerciais. E a desigualdade verificada na competição viola o mesmo inciso XXI do artigo 37 da Constituição Federal, além do artigo 3º da Lei 8.666/93, do artigo 4º do Anexo I do Decreto 3.555/2000 (que regulamenta o pregão) e do artigo 5º do Decreto 5.450/2005 (que regulamenta o pregão eletrônico).

A exigência, contudo, não vem sendo feita. Isso não acontece em todos os editais, mas agora está passando a ser na maioria, e esse procedimento é relativamente recente, em especial, porque se firmou jurisprudência no Tribunal de Contas da União no sentido de que apenas o registro na Embratur, previsto no Decreto 84.934/80, é obrigatório, e que não se pode exigir registros na IATA, ABAV e SNEA, porque todas essas seriam entidades de classe. Incidiria, portanto, a regra da liberdade de associação, prevista no artigo 5º, inciso XX da Constituição Federal. E um precedente que pode ser citado é o Acórdão 1677/2006, do Plenário do TCU, de setembro desse ano.

A saída para o impasse seria provocar novamente o TCU a decidir sobre essa questão, mas em face de um novo caso concreto e com um enfoque bem particular, ou seja, ressaltando que, ao contrário das entidades de classe como a ABAV e o SNEA, a IATA é uma entidade internacional que garante e possibilita transações comerciais relativas e bilhetes internacionais. Ela não se enquadra no conceito de uma mera entidade de classe, porque seu objetivo primordial é servir de mecanismo controlador da credibilidade das transações entre companhias aéreas e agências de viagens de inúmeros países no mundo. Ela é essencial às transações comerciais de bilhetes de passagens internacionais.

Date Created

25/11/2006