



ISSN: 2230-9926

Available online at <http://www.journalijdr.com>

IJDR

International Journal of Development Research

Vol. 11, Issue, 05, pp. 47216-47219, May, 2021

<https://doi.org/10.37118/ijdr.21881.05.2021>



RESEARCH ARTICLE

OPEN ACCESS

REFLEXOS DAS CONVENÇÕES E TRATADOS INTERNACIONAIS DA AVIAÇÃO CIVIL NA LEGISLAÇÃO DOS ESTADOS

Fábia Máximo Bezerra Borges^{1*}, Andrea Bittencourt Pires Chaves²
and Adrilayne dos Reis Araújo³

¹Mestranda do Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, PA, Brasil; ²Doutora em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido UFPA e Docente do Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, PA, Brasil; ³Mestre em Estatística USP e Docente do Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, PA, Brasil

ARTICLE INFO

Article History:

Received 21st February, 2021
Received in revised form
19th March, 2021
Accepted 03rd April, 2021
Published online 30th May, 2021

Key Words:

Aceitação, Adesão, Aprovação,
Ratificação, Tratado.

*Corresponding author:

Fábia Máximo Bezerra Borges

ABSTRACT

As relações internacionais podem ser definidas, segundo Portela (2012), como uma teia de laços entre pessoas naturais e jurídicas que perpassam as fronteiras nacionais. A pesquisa em foco demonstra que relacionamento internacional, que na percepção tradicional envolvia apenas os Estados, passou a abranger um rol variado de atores, incluindo também as empresas e os indivíduos, passando esse relacionamento internacional a figurar como um envolvimento multilateral. Por esse motivo, os procedimentos de segurança da aviação civil discutidos em âmbito internacional por meio de documentos elaborados em convenções e tratados internacionais da aviação civil, seguem regras que os definem como válidos internamente.

Copyright © 2021, Andressa Contarato et al. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

Citation: Fábia Máximo Bezerra Borges, Andrea Bittencourt Pires Chaves and Adrilayne dos Reis Araújo, 2021. "Reflexos das convenções e tratados internacionais da aviação civil na legislação dos estados", *International Journal of Development Research*, 11, (05), 47216-47219.

INTRODUCTION

O presente artigo é parte integrante do projeto de pesquisa do Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública da Universidade Federal do Pará – UFPA. O projeto tem por objetivo principal identificar as vulnerabilidades dos procedimentos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e sua utilização no combate ao tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional de Belém – SBBE. Assim, foram traçados objetivos de estudo que possibilitassem entender as relações internacionais dos Estados e a construção das legislações que definem os procedimentos de segurança da aviação. No contexto dos tratados firmados entre as organizações da aviação civil é de suma importância que as vontades celebradas entre as partes possam ser conhecidas pelos usuários do transporte aéreo. Rezek (2011) destaca em sua obra que a sociedade internacional contemporânea vê cada um de seus integrantes ditar, no que lhe for prudente, as regras entre o direito internacional e o direito interno resultando que para cada Estado a constituição nacional, pilar do ordenamento jurídico, é a sede de determinação da estrutura da norma expressa em tratado.

MATERIAIS E METODOS

Foram utilizadas narrativas convencionais na presente pesquisa, adotando como metodologia a revisão da literatura reunindo fontes que abordem o tema, a fim de explorar-se os conceitos determinantes ao objeto de estudo. Os resultados obtidos foram extraídos de ambientes de acesso livre como publicações de órgãos oficiais, *websites* e publicações em livros. A sistemática do ensaio consistiu em descrever os conceitos encontrados na literatura disponível, contrastando as opiniões entre autores e organizando as informações obtidas a fim de fornecer embasamento teórico para o trabalho. [...] consideram existir dois tipos de revisão de literatura tendo em conta o objeto a que se destinam – Revisão básica e revisão avançada. (CORREIA e MESQUITA, 2014, p. 217-2018).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Correspondendo aos preceitos internacionais, o artigo 21, inciso I da Constituição Federal (1988) determina que compete à União manter

relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais. Desta forma, Machado (2013) ratifica que são atribuídas à União as competências de caráter internacional e que, em nome da República Federativa do Brasil, caberá a ela manter relações com países estrangeiros e participar das organizações internacionais. A Constituição do Brasil (1988) em seu artigo 49, inciso I, determina que “[...] é da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional” (BRASIL, 1988). Nesse contexto Machado (2013) traça o entendimento de que a União recebeu do constituinte a competência para manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais. Diante disso, é do Presidente da República, na condição de Chefe de Estado, a atribuição de manter relações com Estados estrangeiros, celebrando tratados, convenções e atos internacionais. Todavia, tais atos estão sujeitos ao referendo do Congresso Nacional, que o fará por meio de decreto legislativo, caso entenda que sejam compatíveis com os interesses nacionais. A Convenção de Viena (1969) caracteriza Tratado Internacional como um acordo firmado entre estados soberanos, na forma escrita juridicamente obrigatória e vinculante, regulado pelo Direito Internacional, consubstanciado em um único instrumento ou em dois ou mais instrumentos conexos e que a sua “ratificação”, “aceitação”, “aprovação” e “adesão” significam, conforme o caso, o ato internacional, assim denominado, pelo qual um Estado estabelece, no plano internacional, o seu consentimento em obrigar-se por um tratado (BRASIL, 2009).

Tratados, conforme Rezek (2011, p. 38), “[...] é todo acordo formal concluído entre pessoas jurídicas de direito internacional público, e destinado a produzir efeitos jurídicos [...]”. Ainda Rezek (2011, p. 40) “É acordo formal que se exprime com precisão em determinado momento histórico, e seu teor tem contornos bem definidos”. Já ratificação, Rezek (2011, p. 74) define que “[...] é ato unilateral com que o sujeito de direito internacional, signatário de um tratado, exprime definitivamente, no plano internacional, sua vontade de obrigar-se”. No entendimento de Machado (2013), no que concerne aos tratados internacionais no Brasil, pacificou-se o entendimento segundo o qual eles devem receber o mesmo tratamento de lei federal, visto que ao ingressar no ordenamento jurídico passam a ter *status* de norma infraconstitucional, não podendo violar a constituição. Porém nos termos da Emenda Constitucional nº 45 de 2004 os tratados sobre direitos humanos podem ingressar no nosso ordenamento pelo mesmo procedimento de elaboração de EC, a ela se equiparando. Rezek (2011, p. 89) afirma que “[...] O decreto legislativo exprime unicamente a aprovação. Não se promulga esse diploma quando o Congresso rejeita o tratado, caso em que cabe apenas a comunicação, mediante mensagem, ao Presidente da República”. O artigo 178 da CF (1988) determina que as leis devem observar os acordos firmados pela União e atender ao princípio da reciprocidade: “A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade” (BRASIL, 1988).

O legislador constituinte determinou em seus comandos que a lei deverá instruir da melhor forma a recepção dos acordos internacionais em matéria relativa a transportes a fim de garantir o desenvolvimento econômico do setor e a prestação dos serviços, porém preservando o controle administrativo da União. Segundo Rezek (2011), as relações estabelecidas entre o Estado e os indivíduos ou empresas fazem com que toda ordem jurídica interna seja marcada pela ideia de subordinação. No entanto, na ordem internacional não se tem uma mesma vertente uma vez que vigora a coordenação como princípio para presidir a convivência organizada entre tantas soberanias. As comunidades nacionais organizadas sob forma de Estados são centralizadas. O inverso ocorre com as comunidades internacionais onde não existe uma autoridade superior. No contexto das comunidades internacionais temos Estados que se organizam horizontalmente e procedem apenas de acordo com as normas jurídicas que tenham seu consentimento. A Teoria Dualista que encontrou no alemão Carl Heinrich Triepel e no italiano

Dionizio Anzilotti os maiores defensores da corrente, aduz que o direito de cada Estado e o direito internacional são sistemas completamente independentes e distintos de modo que sequer se faz necessário que haja sintonia entre a norma interna e a norma internacional (REZEK, 2011). A Teoria Monista defendida por Hans Kelsen apresenta-se dividida em duas correntes. Uma defende a unicidade da ordem jurídica sob o destaque do direito internacional, tendo o direito interno que se submeter a ele. A segunda corrente preconiza que o direito nacional de cada Estado é soberano e que a adoção dos preceitos do direito internacional trata-se de uma faculdade discricionária (REZEK, 2011).

As duas correntes merecem atenção na análise de como uma norma internacional deve ser considerada no plano jurídico de cada Estado soberano. Os dualistas enfatizam que as normas do direito internacional não têm validade no interior de cada Estado sem que este promova sua introdução no plano doméstico. Os monistas voltam-se para a perspectiva de que se instaure um dia a ordem única deixando latente a necessidade de os Estados resguardarem os princípios que regem o direito internacional. Já os monistas nacionalistas dão destaque à soberania de cada Estado e afirmam ser no texto da constituição onde há de se encontrar o exato grau de prestígio a ser atribuído às normas internacionais (REZEK, 2011). É nesse contexto que o direito dos tratados se apresenta como parte fundamental do direito das gentes. Rezek (2011, p. 35) assegura que “Parte fundamental do direito das gentes, o direito dos tratados apresentava até o romper do século XX uma consistência costumeira, assentada, entretanto, sobre certos princípios gerais, notadamente o *pacta sunt servanda* e o da boa-fé”. O início do século XX se destaca pela codificação do direito dos tratados, transformando suas regras antes baseadas nos costumes em regras convencionais, escritas e expressas no próprio texto dos tratados. Ademais, é nesse período que as organizações internacionais entram em cena como pessoas jurídicas de direito internacional capazes de pactuar no plano exterior. (ACCIOLY, 2010). Ainda segundo Accioly (2010), as organizações internacionais se multiplicaram na medida que se tomou consciência dos problemas especificamente internacionais, ante os quais são pouco efetivos os Estados, mesmo os mais poderosos, evidenciando-se, assim a necessidade de operação coordenada por parte dos Estados. Accioly (2010, p. 415) afirma que “Variam as organizações – globais e regionais – especializadas, que podem ser classificadas segundo seus objetivos seja preferencialmente econômico, cultural, social, judiciário, de comunicação, administrativo, de proteção ao meio ambiente ou tecnológico”.

Convenções Internacionais da aviação civil e a recepção pelo estado brasileiro: Em 23 de maio de 1969 a Convenção de Viena sobre o direito dos Tratados foi celebrada na presença de cento e dez Estados dos quais trinta e dois naquela data firmaram o documento. Somente em 27 de janeiro de 1980 a Convenção entrou em vigor quando o trigésimo quinto país firmou participação. O Brasil ratificou a Convenção em 25 de outubro de 2009, mais de quarenta anos depois de tê-la assinado por meio do Decreto-Lei nº 7.030 de 14 de dezembro de 2009 (BRASIL, 2009). Para Rezek (2011), o conceito de tratado é um acordo formal que exprime com precisão e teor bem definido a vontade das partes que ali convencionam constituindo coisa acabada. Consiste no término das negociações, não compreendendo, porém, a confirmação do compromisso e a sua entrada em vigor uma vez que não entrando em vigor haverá apenas um projeto concluído. Rezek, (2011, p. 127) assevera que “Embora sem emprego de linguagem direta, a constituição brasileira deixa claro que os tratados se encontram aqui sujeitos ao controle de constitucionalidade, a exemplo dos demais componentes infraconstitucionais do ordenamento jurídico.” A primeira Convenção Internacional que tratou sobre a aviação civil ocorreu em Paris no ano de 1919. Nesta convenção foram tratados aspectos técnicos, operacionais e organizacionais da aviação civil. Um dos pontos mais importantes da convenção foi a criação da Comissão Internacional de Navegação Aérea - CINA, que surgiu como primeira tentativa de regulamentar e viabilizar a aviação comercial (BRASIL, 1920). No ano de 1929, em Varsóvia, uma nova convenção tratou dos documentos que estipulavam as responsabilidades contratuais entre

passageiro e operador aéreo e que vigoram no contrato de viagem até os dias atuais, envolvendo o bilhete de passagem, a nota de bagagem (bagagem despachada) e o conhecimento aéreo (carga aérea) (BRASIL, 1931). Os Estados participantes da Convenção de Varsóvia e as autoridades da aviação civil presentes, basearam-se nas seguintes premissas para elaboração do texto da convenção: proteger as companhias aéreas internacionais de perdas catastróficas na ocorrência de um acidente, promover a segurança das companhias aéreas, promover a viabilidade do seguro de responsabilidade para as companhias aéreas internacionais, promover a uniformização dos termos e condições do transporte aéreo, assim como os outros meios de transporte e, por fim, promover a uniformização da lei internacional em caso de acidentes internacionais. Na década de 40 a aviação comercial já transportava passageiros por todo o mundo, mas ainda necessitava de regras padronizadas que garantisse segurança e confiabilidade do setor aos seus usuários. Assim, em 1944, durante a Convenção da Aviação Civil, na cidade de Chicago, a primeira organização da aviação civil foi criada com o objetivo de proceder todas as questões necessárias ao desenvolvimento ordenado da aviação (BRASIL, 1946). Segundo Ribeiro (2018), a convenção foi, à época, o centro das atenções dos investidores que viam na aviação comercial o seu potencial lucrativo e contou com a participação de representantes de 52 países. Em seu artigo 12 a Convenção de Chicago (1944) determinou que os Estados contratantes se comprometiam a assegurar que todas as suas aeronaves, ou as que fizessem uso de seu solo ou espaço aéreo, observassem o regulamento internacional sobre segurança da aviação civil e mantivessem sua própria legislação semelhante à instituída na Convenção. A partir de então, a legislação que tratava das operações e segurança do transporte aéreo passou a vigorar de forma uniforme a todos os países contratantes e participantes da organização que ali surgiu.

A Organização da Aviação Civil Internacional - OACI, criada durante a Convenção de Chicago (1944), é a agência especializada da Organização das Nações Unidas – ONU, responsável pela promoção do desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil mundial, por meio do estabelecimento de normas e regulamentos necessários para a segurança, eficiência e regularidade aérea, bem como para a proteção ambiental da aviação (ANAC, 2016). Com sede em Montreal, Canadá, a OACI é a principal organização governamental de aviação civil, sendo formada por 191 Estados-contratante e representantes da indústria e de profissionais da aviação. Cabe à OACI elaborar recomendações norteadoras à atuação das autoridades de aviação em todo o mundo e promover o desenvolvimento do transporte aéreo internacional, conforme expresso no artigo 44 da Convenção de Chicago (1944). A Convenção de 1944, em seu artigo 37, determinou, além disso, a obrigação de colaboração pelos Estados contratantes a fim de atingir a maior uniformidade possível em sua legislação interna, de forma a obter-se vantagens para a atividade. Para isto, a OACI emitiu documentos estabelecendo práticas e padrões sobre os diversos assuntos que compõem a aviação civil, hoje chamados “anexos”, em sua maior parte com o objetivo de estabelecer níveis mínimos de segurança. As convenções que versam sobre aviação civil, subsequentes à Convenção de Chicago, traziam uma espécie de aperfeiçoamento de todos os pontos definidas no documento de 1944. Na Convenção de Tóquio (1963), por exemplo, discutiu-se sobre as infrações e atos praticados a bordo de aeronaves. Foi durante essa convenção que surgiu a definição de apoderamento ilícito de aeronaves (BRASIL, 1969). Já a Convenção de Haia (1970), tratou da repressão ao apoderamento ilícito de aeronaves, pois surgia naquele momento, uma preocupação com a utilização do transporte aéreo como meio de hostilizar as nações políticas ou ideologicamente rivais (BRASIL, 2017). A Convenção de Montreal (1971), voltou-se ao assunto da repressão aos atos ilícitos contra a segurança da aviação civil, incluindo o apoderamento ilícito de aeronaves discutido na Convenção de Haia no ano anterior. O documento de Montreal foi promulgado considerando que os atos ilícitos contra a segurança da aviação civil colocavam em risco a segurança dos usuários e seus bens, afetavam a operação dos serviços e enfraqueciam a confiança de todas as pessoas na segurança da aviação. (BRASIL, 1973) Novamente em Montreal (1991), os Estados membros da OACI reuniram-se para discutir sobre a marcação dos explosivos plásticos

para fins de detecção. Foi solicitado aos Estados que medidas eficazes impedissem a fabricação, bem como a entrada em seus territórios, de explosivos sem marcação, além de tratar do Programa de Auditoria de Segurança da OACI, implementado com o objetivo de promover a segurança da aviação civil, auditando regularmente os estados contratantes para verificar a prática das normas de segurança da aviação civil estabelecidas pela organização (BRASIL, 2001).

Ocorre que o destaque ao tema segurança da aviação civil é incorporado mundialmente por usuários ou não do transporte aéreo, e em seu conceito mais completo, após o marco divisor de águas da segurança da aviação, que foram os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos da América (BEZERRA; AGNOLETTI, 2020). Os ataques serviram para impulsionar um novo olhar sobre as ameaças contra a aviação e evidenciaram a vulnerabilidade da segurança frente a inexistência de uma política comum, servindo como marco histórico para implementação de rígidas medidas de segurança no combate à prática de atos de interferência ilícita na aviação civil. De tal modo, os anos seguintes foram de intensa readaptação da segurança da aviação civil. Buscou-se uma legislação moderna que segue os parâmetros legais estabelecidos pelas agências internacionais a fim de proporcionar aos usuários do transporte aéreo a sensação de uniformidade nas tratativas de ameaças ao setor (BEZERRA; AGNOLETTI, 2020). Durante esse período o Brasil tinha como órgão regulador o Departamento da Aviação Civil - DAC e, como Estado membro da OACI, precisou atualizar sua legislação. Desta forma, em 24 de setembro de 2003, o Comando da Aeronáutica aprovou a Instrução do Comando da Aeronáutica – ICA 58-53, que instituiu o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil - PNAVSEC. A partir de então, o PNAVSEC e outros documentos, passaram a regulamentar as matérias que tratavam sobre segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita no Brasil, como por exemplo: Instrução da Aviação Civil - IAC, portarias, resoluções e diretrizes da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC. O PNAVSEC foi elaborado frente a necessidade de fazer com que as normas internacionais sobre segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita fossem legalmente válidas no Brasil. O programa trata de todos os elos que envolvem a segurança AVSEC de forma a padronizar os procedimentos que se mostram necessários para manter um alto nível de confiabilidade no Sistema da Aviação Civil. (BRASIL, 2010). As revistas realizadas em aeroportos brasileiros são reguladas por meio desses documentos, todos fundamentados no Anexo 17 do documento 7.300 da OACI, e disciplinam os procedimentos de segurança da aviação civil em aeroportos como a busca pessoal, revista corporal, vestual e em demais objetos, devendo ser realizadas por um policial aeroportuário ou Agente de Proteção da Aviação Civil - APAC.

CONCLUSÕES

Para que o desenvolvimento da aviação civil comercial e as regras necessárias à sua segurança fossem aceitas, os Estados, as empresas aéreas e a administração aeroportuária precisavam cooperar tecnicamente, seja essa cooperação normativa, papel do Estado, ou de cunho comercial, papel das companhias aéreas e das administrações aeroportuárias. Por esse motivo, os procedimentos de segurança da aviação civil discutidos em âmbito internacional por meio de documentos elaborados em convenções e tratados internacionais da aviação civil, seguem regras que os definem como válidos internamente. Uma vez que, posta a constituição em confronto com a norma pactuada, é natural que se preserve a autoridade da lei fundamental do Estado. Como exemplo, a Resolução 515 da ANAC, prevê normas que são adotadas com o intuito de evitar um ato ou atentado que coloque em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo das pessoas, patrimônio, bens e instalações relacionadas com a aviação civil ou com a operação de aeroportos e aeronaves (BRASIL, 2019). Constatou-se, também, que a vigência diferida dos tratados que versam sobre aviação permite que o tratado, seja ele promulgado ou mediante ato análogo, seja levada ao conhecimento no interior dos Estados pactuantes para que possam

viger internamente no mesmo momento em que comece a viger internacionalmente.

ACKNOWLEDGMENTS

Agradeço a Deus e à minha família pelo apoio incondicional. Agradeço à Dra. Andrea Bittencourt pela paciência e por acreditar que a pesquisa era possível. Agradeço ao M. Sc. Roberto Magno Reis Netto por toda transmissão de conhecimento ao longo dos últimos 8 anos. Agradeço ao M. Sc. Fernando César Louzada por enxergar em mim o mesmo amorque lhe é característico pelo tema da aviação.

REFERENCES

- Accioly, H (2010). Manual de Direito Internacional. 18. Ed. São Paulo: Saraiva.
- ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil. Organização da Aviação Civil Internacional. Disponível em: https://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/organismos-internacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oaci. Acesso em: 11 de janeiro de 2020.
- Bezerra, C. S.; Agnoletto, G. C (2020). Segurança Aeroportuária e Fronteiras. 1. Ed. Rio de Janeiro: Posteridade.
- Brasil (1920). Decreto nº 13.990 de 12 de janeiro de 1920. Promulga o Tratado de Paz entre os países aliados, associados e o Brasil de um lado e de outro a Alemanha, assinado em Versailles em 28 de junho de 1919. Rio de Janeiro, RJ.
- Brasil (1931). Decreto nº 20.704 de 24 de novembro de 1931. Promulga a Convenção de Varsóvia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. Rio de Janeiro, RJ.
- Brasil (1946). Decreto nº 21.713 de 27 de agosto de 1946. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Rio de Janeiro, RJ.
- Brasil (1969). Decreto-Lei nº 479 de 27 de fevereiro de 1969. Aprova a Convenção sobre infrações e outros atos cometidos a bordo de aeronaves, assinada em Tóquio, a 14 de setembro de 1963. Brasília.
- Brasil (1973). Decreto nº 72.383 de 20 de junho de 1973. Promulga a Convenção para a Repressão aos Atos ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil. Brasília.
- Brasil (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal.
- Brasil (2001). Decreto nº 4.021 de 19 de novembro de 2001. Promulga a Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos para Fins de Detecção. Brasília, DF.
- Brasil (2009). Decreto-Lei nº 7.030 de 14 de dezembro de 2009. Promulga a Convenção de Viana sobre o direito dos tratados, concluída em 23 de maio de 1969, com reservas aos artigos 25 e 26. Brasília, DF.
- Brasil (2010). Decreto nº 7168 de 05 de maio de 2010. Dispõe sobre o programa nacional de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (PNAVSEC). Brasília, DF.
- Brasil (2017). Decreto nº 9.039 de 27 de abril de 2017. Promulga a Convenção sobre a Obtenção de Provas no Estrangeiro em Matéria Civil ou Comercial, firmada em Haia, em 18 de março de 1970. Brasília, DF.
- Brasil (2020). Agência nacional de aviação civil. Resolução 515 de 08 de maio de 2019. Modificado em 06 de novembro de 2020. Dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos e dá outras providências. Brasília, DF.
- Correia, A. M. R.; Mesquita, A (2014). Mestrados e Doutoramentos. 2. Ed. Porto: Vida Economica Editorial.
- Machado, A. C.da C.(org.); Ferraz, A. C.da C. (coord.) (2013). Constituição Federal Interpretada: artigo por artigo, parágrafo por parágrafo. 4. Ed. Barueri: Manole.
- Portela, P. H. G (2012). Direito Internacional Público e Privado: incluindo noções de direitos humanos e direito comunitário. 4. Ed. Salvador: JusPODIVM.
- Rezek, F (2011). Direito Internacional Público: Curso Elementar. 13. Ed. São Paulo: Saraiva.
- Ribeiro, L (2018). História da Aviação Civil e Origem do Setor de Transportes Aéreos no Brasil.2018, Monografia, 63p. (Graduação em Ciências Aeronáuticas). Universidade do Sul de Santa Catarina. Tubarão, SC, Brasil.
