



ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS DA AERONÁUTICA
DIVISÃO DE ENSINO
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS 1º/2025

ANDERSON IAFRATE DA FONSECA, Cap Esp CTA

Zonas de Proteção de Aeródromos: Revisão da regulamentação das Zonas de Proteção para aeródromos estritamente privados.

Rio de Janeiro
2025

ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS DA AERONÁUTICA
DIVISÃO DE ENSINO
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS 1º/2025

ANDERSON IAFRATE DA FONSECA, Cap Esp CTA

Zonas de Proteção de Aeródromos: Revisão da regulamentação das Zonas de Proteção para aeródromos estritamente privados.

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica como requisito parcial para aprovação no Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Liderança com Ênfase em Gestão no COMAER.

Linha de Pesquisa: Gestão Institucional

Orientador: Caroline Pedretti Gonzaga, Maj Av

Rio de Janeiro

2025

ANDERSON IAFRATE DA FONSECA, Cap Esp CTA

Zonas de Proteção de Aeródromos: Revisão da regulamentação das Zonas de Proteção para aeródromos estritamente privados.

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica.

Aprovado por:

Presidente, André da Costa Gonçalves, Prof. Dr. - EAOAR

Caroline Pedretti Gonzaga, Maj Av - EAOAR

Rio de Janeiro

2025

RESUMO

As Zonas de Proteção de Aeródromos (ZPA) oriundas do Anexo 14 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e previstas nos artigos 43 e 44 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) constituem restrições especiais às propriedades vizinhas a aeródromos e, de um modo geral, dizem respeito a limites verticais impostos para as construções. No Brasil, estas restrições são aplicadas indistintamente para aeródromos públicos e privados, fazendo com que o Estado, na figura do Comando da Aeronáutica (COMAER) se coloque em defesa de interesses privados (operação de um aeródromo privado), o que não se alinha com o ordenamento jurídico do país. Este ensaio defende uma revisão da regulamentação das Zonas de Proteção, de modo que estas, salvo exceções, não sejam aplicadas aos aeródromos privados. A primeira razão para essa revisão é que as ZPA, como intervenção do Estado no direito de propriedade, necessitam do amparo do interesse público, o que não se realiza no caso dos aeródromos privados. Além disso, a segurança das operações em face de obstáculos não seria afetada pela ausência da ZPA, haja vista que os operadores de aeródromos e os operadores de aeronaves continuariam cumprindo suas responsabilidades no que diz respeito à identificação de obstáculos e à análise de segurança em face destes. Por fim, é oportuno destacar que, além da revisão da regulamentação das Zonas de Proteção, é igualmente importante atualizar marcos legais mais amplos, como o Código Brasileiro de Aeronáutica, atualmente defasado.

Palavras-chave: Zonas de Proteção de Aeródromos; interesse público; segurança operacional.

1 INTRODUÇÃO

A regulamentação da aviação civil, no Brasil, é compartilhada por duas autoridades aeronáuticas, a saber, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e o Comando da Aeronáutica (COMAER). Assim, de um modo geral, no que diz respeito à aviação civil, podemos dizer que à ANAC compete regulamentar e fiscalizar os requisitos de certificação de aeronaves, de operadores aéreos e de aeródromos civis (Brasil, 2005), enquanto ao COMAER, por meio do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), compete regulamentar os requisitos de segurança da navegação aérea (Brasil, 1986; Brasil, 2022) e as Zonas de Proteção de Aeródromos (Brasil, 2020a). Nesse contexto, a abertura ao tráfego de um aeródromo demanda as deliberações tanto da ANAC quanto do COMAER.

No âmbito do COMAER, as análises de pedidos de inscrição ou alteração de aeródromos demandam duas análises: a análise de espaço aéreo, por meio da qual é verificado se a operação do aeródromo irá interferir na operação de outros aeródromos ou em rotas de navegação aérea, e a análise de obstáculos, por meio da qual é verificado se há obstáculos às Zonas de Proteção de Aeródromos (Brasil, 2020a). Caso não haja óbice, o COMAER emite uma deliberação favorável, a qual é apresentada à ANAC pelo operador do aeródromo, bem como aprova a Zona de Proteção de Aeródromo, a qual impõe restrições especiais (geralmente limites verticais) às propriedades vizinhas ao aeródromo.

As Zonas de Proteção de Aeródromos, oriundas do Anexo 14 à Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI), estão estabelecidas nos artigos 43 e 44 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), e regulamentadas pela Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 11-408, de 14 de dezembro de 2020, têm o objetivo de permitir que as operações sejam conduzidas com segurança e evitar que os aeródromos se tornem inutilizáveis pelo crescimento de obstáculos ao redor dos aeródromos (OACI, 2022). De acordo com a ICA 11-408/2020, as ZPA são estabelecidas para todos os aeródromos brasileiros, públicos e privados, indistintamente.

Fato é que, no caso dos aeródromos estritamente privados, assim entendidos aqueles que são utilizados para fins meramente particulares (utilizado pelo proprietário ou por aquele a quem este autorizar), ao estabelecer as restrições relativas às ZPA, o Estado, na figura do COMAER, se coloca em defesa do interesse de um particular (proprietário de um aeródromo privado) em detrimento do interesse de outro particular (proprietário de um imóvel que sofre restrição em função da Zona de Proteção de um aeródromo privado), o que pode gerar demandas judiciais contra o COMAER.

Neste contexto, este ensaio defende uma revisão da regulamentação das Zonas de Proteção de Aeródromos para aeródromos estritamente privados, de modo que estas não sejam estabelecidas para os tais.

A primeira razão pela qual deve ser realizada a revisão ora defendida é que, como tipo de intervenção do Estado no direito de propriedade, as restrições especiais relativas às Zonas de Proteção de Aeródromos devem ter, como pressuposto de legitimidade, a existência de interesse público na operação do aeródromo, o que, salvo exceções, não se realiza no caso dos aeródromos estritamente privados. A segunda razão é que a segurança das operações aéreas não se deteriora pela ausência de ZPA nesses aeródromos, haja vista que a responsabilidade pela segurança das operações aéreas em face de obstáculos recai sobre o operador do aeródromo e sobre os operadores de aeronaves (Brasil, 2020a), os quais continuarão a cumprir seus papéis nessa questão.

Cumpre registrar que há um trabalho nesse mesmo sentido, cujo tema é “Restrições especiais ao uso das propriedades vizinhas aos aeródromos privados: Releitura dos Arts. 43 e 44 do Código Brasileiro de Aeronáutica” (Lima, 2024). Assim, o que se pretende é tecer uma outra linha argumentativa com o objetivo de robustecer seus argumentos e corroborar com sua tese.

2 AS ZONAS DE PROTEÇÃO E O INTERESSE PÚBLICO

A Constituição Federal de 1988 consagrou como cláusula pétrea, em seu Art. 5º, inciso XII, o direito de propriedade, o qual “assegura ao seu detentor as prerrogativas de usar, fruir, dispor, e reaver a coisa dominada, de modo absoluto, exclusivo e perpétuo” (Carvalho, 2020, p. 1047).

Não obstante o direito que o detentor da propriedade possui de dispor do bem de modo absoluto, “o ente público, no exercício da função administrativa, possui a prerrogativa de limitar o exercício de direitos individuais, bem como o uso, gozo e disposição da propriedade, na busca do interesse da coletividade” (Carvalho, 2020, p. 1048). Essa limitação do direito de propriedade recebe o nome de intervenção do Estado na propriedade.

As restrições especiais de que tratam os artigos 43 e 44 do CBA enquadram-se nesse conceito de intervenção estatal, uma vez que limitam o uso pleno da propriedade ao imporem limites verticais para as construções. Ainda, considerando as características dessas restrições, especialmente o fato de que são restrições de caráter geral, ou seja, aplicam-se a todos os bens

que se enquadrem nas condições pré-estabelecidas, podemos dizer que se tratam de “limitações administrativas” (Carvalho, 2020), um tipo de intervenção estatal no direito de propriedade.

Com efeito, ao estabelecer essa limitação administrativa, o COMAER exerce o poder de polícia do Estado que, segundo Hely Lopes Meirelles, é a “[...] faculdade de que dispõe a Administração Pública para condicionar e restringir o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais, **em benefício da coletividade ou do próprio Estado**” (2015, p. 152, grifo próprio).

Como se pode observar, a aplicação do poder de polícia pressupõe a existência do interesse público. Nesse sentido, José Maria Pinheiro Madeira assevera que:

[...] **A razão do poder de polícia é, portanto, o interesse social**, e o seu fundamento está na supremacia geral que o Estado exerce em seu território sobre todas as pessoas, bens e atividades, supremacia que se revela nos mandamentos constitucionais e nas normas de ordem pública, que a cada passo opõem condicionamentos e restrições aos direitos individuais em favor da coletividade, incumbindo ao Poder Público o seu policiamento administrativo (2022, p. 59, grifo próprio).

Temos, portanto, que as restrições especiais de que tratam os artigos 43 e 44 do CBA constituem um exemplo claro de intervenção na propriedade pelo Estado, no caso, uma limitação administrativa. Portanto, o estabelecimento de tais restrições demanda interesse de ordem pública. No caso das operações de aeródromos públicos, militares, compartilhados e de interesse militar, o interesse público envolvido é deveras claro. Com relação aos aeródromos estritamente privados, no entanto, isso não acontece.

O artigo 30, § 2º, do CBA, dispõe que os “aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial”. Perceba-se, portanto, que a utilização dos aeródromos privados atende tão somente aos interesses de seu proprietário, de modo que o interesse representado é de ordem estritamente particular. Portanto, face ao exposto, considerando não haver interesse de ordem pública, salvo exceções, não há amparo jurídico para o estabelecimento de ZPA para aeródromos estritamente privados.

Há de se registrar, contudo, que algumas exceções devem ser consideradas. É o caso, por exemplo, do heliponto de um hospital, utilizado para transporte de pacientes e de órgãos vitais. Neste caso, assim como em outros casos similares (aeródromos dos departamentos de polícia, dos bombeiros etc.) devem ser estabelecidas ZPA, haja vista que, embora o aeródromo seja privado (conforme classificação do CBA), é evidente o interesse público que permeia suas operações.

Importa ainda esclarecer que a Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI), como o próprio nome diz, trata de aviação civil internacional, conforme se verifica em seu artigo 44.

Portanto, a CACI estabelece regramento para aeroportos¹, e não para aeródromos privados. O próprio Anexo 14 da OACI, que trata de projetos e operações de aeródromos, ao definir os termos de sua aplicabilidade, dispõe em seu item 1.2.2 que “As especificações, salvo indicação em contrário num contexto particular, se aplicarão **a todos os aeródromos abertos ao uso público**, conforme os requisitos do artigo 15º da Convenção” (OACI, 2022, tradução própria, grifo próprio). Resta evidente, portanto, que a não aplicação das ZPA para aeródromos estritamente privados, de modo algum contraria as normas da OACI.

Neste sentido também concluiu a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) com relação ao Plano de Zoneamento de Ruído (PZR). Após a realização de um estudo detalhado, aquela Agência emitiu a RESOLUÇÃO Nº 571, de 08 de julho de 2020, por meio da qual alterou o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) 161, restringido a obrigatoriedade de apresentação de PZR aos aeródromos públicos e revogando os PZR dos aeródromos privados: “Art. 2º Os Planos de Zoneamento de Ruído dos aeródromos privados estão excluídos do registro na ANAC a partir da vigência desta Resolução” (Brasil, 2020b).

Diante do exposto, verificamos a necessidade de revisão da regulamentação das Zonas de Proteção de Aeródromos, de modo que estas não sejam aplicadas aos aeródromos estritamente privados, visto que suas operações não são amparadas pelo interesse público, preservando, assim, a legitimidade da atuação do COMAER.

3 AS ZONAS DE PROTEÇÃO E A SEGURANÇA DAS OPERAÇÕES AÉREAS

O objetivo das superfícies que compõem as Zonas de Proteção de Aeródromos (ZPA), de acordo com o Capítulo 4, Nota 1, do Anexo 14 da OACI, é “definir o espaço aéreo ao redor dos aeródromos a ser mantido **livre de obstáculos** para permitir que as operações das aeronaves que pretendam operar sejam conduzidas **com segurança**” (OACI, 2022, grifo próprio). Colocando a questão de forma prática, as ZPA cumprem seu propósito de duas formas: a) identificando os obstáculos existentes; e b) evitando o surgimento de novos obstáculos. Portanto, ao falarmos de Zonas de Proteção de Aeródromos, estamos tratando da segurança das operações em face de obstáculos. Vejamos, então, como é garantida a segurança das operações em face de obstáculos.

Antes de nos aprofundarmos nessa questão, cumpre registrar que todo objeto projetado no espaço aéreo (OPEA), natural ou artificial, tem potencial para gerar risco à navegação aérea.

¹ Aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Isso se nota especialmente nas operações de pouso e de decolagem, nas quais a aeronave se aproxima ou se afasta do solo. Assim, temos que toda operação de pouso e de decolagem comporta um risco associado a obstáculos.

Nesse contexto, a grande questão é se o risco associado a um ou a vários obstáculos é significativo e, sendo o caso, se pode ser tolerado ou mitigado, de modo que as operações se mantenham dentro dos padrões aceitáveis de segurança. Fato é que as superfícies limitadoras de obstáculos que compõem as Zonas de Proteção não são capazes de determinar o risco associado a um obstáculo (Fricke; Thiel, 2015). Assim, faz-se necessária a realização de uma análise de segurança.

Com efeito, a responsabilidade por realizar a análise de segurança que determinará o risco associado a um obstáculo recai sobre os operadores de aeródromos e sobre os operadores de aeronaves (Brasil, 2020a). Ao operador do aeródromo cabe identificar e controlar os obstáculos (Chaves, 2022). Nessa mesma linha, Ibrahim Audu afirma que a responsabilidade pela limitação e pelo controle de obstáculos deve recair sobre o operador do aeródromo (2016). Ao operador da aeronave, por sua vez, cabe realizar a análise que determinará o risco, haja vista ser este o *expert* da performance da aeronave. Tal prescrição encontra-se em consonância com o Doc. 8168 da OACI, o qual dispõe claramente sobre a responsabilidade do operador da aeronave de conduzir uma avaliação de obstáculos e garantir que os requisitos de performance do Anexo 6 sejam atendidos (OACI, 2020).

A questão é que este trabalho conjunto em prol da segurança das operações se dá de modo distinto em aeródromos públicos e privados. No que diz respeito à identificação e ao controle de obstáculos, tanto no aeródromo público quanto no privado, tal responsabilidade recai sobre o operador do aeródromo. No que diz respeito à análise de segurança, contudo, há uma diferença fundamental: enquanto nos aeródromos públicos há diversos operadores de aeronaves (pilotos, operadores aéreos etc.), nos aeródromos privados, o operador de aeronave é um piloto contratado, o próprio operador do aeródromo (proprietário) ou aqueles a quem este autorizar.

Sendo assim, para aeródromos privados, não há a necessidade de publicação de obstáculos, haja vista que o operador do aeródromo é o originador e o destinatário dessas informações. Colocando de forma mais simples, o operador do aeródromo privado é o responsável pela identificação dos obstáculos e pela análise de segurança (Brasil, 2020a), que será realizada por ele mesmo, por um piloto contratado, ou por aquele a quem ele autorizar a operar em seu aeródromo. O fato é que, no caso dos aeródromos privados, com exceção da

regulamentação do tema, não há ação do Estado para o estabelecimento da segurança das operações em face de obstáculos.

Portanto, independentemente da existência de ZPA, os operadores de aeródromos e os operadores aéreos continuarão cumprindo com suas responsabilidades no que diz respeito à segurança das operações em face de obstáculos, inclusive com relação ao monitoramento do entorno do aeródromo para identificar o surgimento de novos obstáculos (Brasil, 2020a).

Importa salientar que o COMAER continuará cumprindo suas responsabilidades com relação à segurança da navegação aérea, haja vista que o cadastro de um aeródromo pela ANAC, demanda deliberação favorável do COMAER (Brasil, 2020c), a qual somente é emitida após a verificação do atendimento dos critérios de segurança para a navegação aérea.

Face ao exposto, concluímos que, ainda que as Zonas de Proteção de Aeródromos não sejam aplicadas para os aeródromos estritamente privados, a segurança das operações em face de obstáculos nestes aeródromos será mantida, haja vista que os operadores de aeródromos e operadores aéreos continuarão a cumprir seus papéis sem qualquer prejuízo.

4 CONCLUSÃO

No Brasil, as restrições especiais constantes dos artigos 43 e 44 do CBA, as denominadas Zonas de Proteção, são aplicadas indistintamente para aeródromos públicos e privados, fazendo com que o COMAER atue em defesa de interesses privados.

Contudo, verificamos que as Zonas de Proteção de Aeródromos não podem ser aplicadas aos aeródromos estritamente privados, uma vez que suas operações não são amparadas pelo interesse público.

Além disso, ainda que as Zonas de Proteção de Aeródromos não sejam aplicadas para os aeródromos estritamente privados, a segurança das operações em face de obstáculos nestes aeródromos será mantida, haja vista que os operadores de aeródromos e operadores aéreos continuarão a cumprir seus papéis com relação ao tema sem qualquer prejuízo.

Outrossim, a regulamentação internacional, a qual é dirigida para aeródromos abertos ao público, bem como o precedente da ANAC, que revogou os PZR dos aeródromos privados, reforçam a tese de que a atuação do COMAER, no que diz respeito às Zonas de Proteção de Aeródromos, não deve alcançar os aeródromos estritamente privados.

Por fim, é oportuno destacar que, além da revisão da regulamentação das Zonas de Proteção, é igualmente importante atualizar marcos legais mais amplos, como o Código Brasileiro de Aeronáutica, atualmente defasado.

REFERÊNCIAS

- AUDU, Ibrahim. **Spatial Analysis of the Threat of Potential Aerodrome Obstacle on Flight Safety Operations, in Mallam Aminu Kano International Airport, Kano-Nigeria**. 2016. Dissertation (Postgraduate Studies) – Ahmadu Bello University, Zaria, 2016. Disponível em: <https://kubanni.abu.edu.ng/>. Acesso em: 13 abr. 2025.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Resolução nº 571, de 8 de julho de 2020b. Altera o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 161 (RBAC nº 161). **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, seção 1, p. 72, 9 jul. 2020. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2020/resolucao-no-571-08-07-2020>. Acesso em: 14 abr. 2025.
- BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria nº 1424/GC3, de 14 de agosto de 2020a. Aprova a edição da Instrução do Comando da Aeronáutica que trata das “Restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas” (ICA 11-408). **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 233, f. 16849, 22 dez. 2020. Disponível em <https://aga.decea.mil.br/legislacao>. Acesso em: 18 maio 2025.
- BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria nº 1425/GC3, de 14 de agosto de 2020c. Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica que trata das “Processos da Área de Aeródromos (AGA) no âmbito do COMAER” (ICA 11-3). **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, seção 1, p. 25, 16 dez. 2020. Disponível em <https://aga.decea.mil.br/legislacao>. Acesso em: 18 maio 2025.
- BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2023]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 13 abr. 2025.
- BRASIL. Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília: **Diário Oficial da União**, 23 dez. 1986. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565compilado.htm. Acesso em: 13 abr. 2025.
- BRASIL. Lei nº 11182, de 27 de setembro de 2005. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília: **Diário Oficial da União**, 28 set. 2005. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/111182.htm. Acesso em: 18 maio 2025.
- BRASIL. Lei nº 11237, de 18 de outubro de 2022. Aprova a Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança. Brasília: **Diário Oficial da União**, 19 out. 2022. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=19/10/2022&jornal=515&pagina=5&totalArquivos=276>. Acesso em: 18 maio 2025.
- CARVALHO, Matheus. **MANUAL DE DIREITO ADMINISTRATIVO**. Salvador: Juspodivm, 2020.

CHAVES, Gustavo Nolasco. **A Utilização de Vant em Aeroportos como Ferramenta da Gestão de Segurança Operacional**. 2022. Artigo Científico (Bacharelado em Ciências Aeronáuticas) – Pontifícia Universidade Católica, Goiás, 2022. Disponível em: <https://repositorio.pucgoias.edu.br/jspui/handle/123456789/4365>. Acesso em: 13 abr. 2025.

FRICKE, Hartmut; THIEL, Christoph. A Methodology to Assess the Safety of Aircraft Operations When Aerodrome Obstacle Standards Cannot Be Met. **Open Journal of Applied Sciences**, 5, 62-81, 2015. Disponível em: <https://www.scirp.org/journal/paperinformation?paperid=54261>. Acesso em: 13 maio 2025.

LIMA, James Gomes. **Restrições especiais ao uso das propriedades vizinhas aos aeródromos privados: Releitura dos Arts. 43 e 44 do Código Brasileiro de Aeronáutica**. 2024. Trabalho de conclusão de curso apresentado no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica (Pós-graduação *Lato Sensu* em Liderança com Ênfase em Gestão no COMAER) – Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica, Rio de Janeiro, 2024.

MADEIRA, José Maria Pinheiro. **DIREITO ADMINISTRATIVO**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2022.

MEIRELLES, Hely Lopes; FILHO, José Emmanuel Burle; BURLE, Carla Rosado. **DIREITO ADMINISTRATIVO BRASILEIRO**. São Paulo: Malheiros, 2016.

ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI). Anexo 14 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional: Aeródromos – Volume I: **Projeto e Operações de Aeródromos**. 9. ed. Montreal: OACI, 2022.

ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI). Doc. 8168 – Procedimentos de Operação – Navegação Aérea (PANS-OPS): Volume I – **Construção de Procedimentos de Voo Visuais e Instrumentos**. 7. ed. Montreal: OACI, 2020. Disponível em: <https://store.icao.int/>. Acesso em: 14 abr. 2025.

ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI). **Convenção sobre Aviação Civil Internacional** (Convenção de Chicago). Chicago: OACI, 1944.