

IX ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO INTERNACIONAL

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - FMU - São Paulo

Diretor Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

Representante Discente: Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

Comunicação:

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

Educação Jurídica

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - PR

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - SP

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - MS

Eventos:

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

Comissão Especial

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UFRJ - RJ

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - PB

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - MG

Prof. Dr. Rogério Borba - UNIFACVEST - SC

D597

Direito internacional [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Daniela Menengoti Gonçalves Ribeiro; Florisbal de Souza Del Olmo; Sébastien Kiwonghi Bizawu; Thais Janaina Wenczenovicz – Florianópolis: CONPEDI, 2026.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-605-4

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Constituição, Processo e Justiça Social: o papel da jurisdição constitucional na efetivação de direitos

2. Direito. 3. Internacional. IX Encontro Virtual do CONPEDI (2: 2026: Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



Conselho Nacional de Pesquisa
e Pós-Graduação em Direito Florianópolis
Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

IX ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO INTERNACIONAL

Apresentação

É com satisfação acadêmica e agudo senso de responsabilidade científica que se apresenta a comunidade jurídica o presente compêndio, representativo das interlocuções desenvolvidas no âmbito do IX Encontro Virtual do CONPEDI, realizado de 22 a 26 de junho de 2026. Conduzido em formato integralmente on-line — contingência que, longe de arrefecer o debate, ampliou as fronteiras da democratização do conhecimento —, o evento tomou por norte epistêmico o tema “Constituição, Processo e Justiça Social: o papel da jurisdição constitucional na efetivação de direitos”.

Sob a égide dessa macrotemática, o presente volume, intitulado DIREITO INTERNACIONAL I, colige 16 artigos científicos de acentuado rigor propedêutico, fruto da coordenação científica e do escrutínio analítico dos eminentes pesquisadores: Dra. Daniela Menengoti Gonçalves Ribeiro (Universidade Estadual do Norte do Paraná – UENP), Dr. Florisbal de Souza Del Olmo (Centro Universitário Curitiba – UNICURITIBA), Dr. Sébastien Kiwonghi Bizawu (Escola Superior Dom Helder Câmara) e Dra. Thais Janaina Wenczenovicz (Universidade Estadual do Rio Grande do Sul – UERGS e Universidade do Oeste de Santa Catarina – UNOESC).

A reunião das reflexões constantes nesta obra coletiva reflete o esforço hercúleo de transpor o debate sobre a justiça social e a eficácia dos direitos fundamentais para a complexa e fragmentada arena internacional. Os artigos aqui encartados transitam, com fluidez metodológica e densidade teórica, pelas intersecções entre o constitucionalismo global, o direito internacional dos direitos humanos e os desafios perenes da soberania estatal face às exigências de uma governança transnacional cooperativa.

reflexão acadêmica, mas como um imperativo dogmático para os operadores do Direito que buscam compreender o papel das normas internacionais na engenharia de um mundo mais justo e equânime.

O primeiro artigo intitulado A PROTEÇÃO DOS DIREITOS HUMANOS DIANTE DO DANO AMBIENTAL: ANÁLISE DO CASO CANNAVACCIULO VS. ITÁLIA (CASO TERRA DEI FUOCHI) NA CORTE EUROPEIA DE DIREITOS HUMANOS sob escrita de Letícia Albuquerque, Isabele Bruna Barbieri e Adriana Biller Aparicio teve como objetivo principal demonstrar a relação entre direitos humanos e meio ambiente. Para tanto analisou a decisão da Corte Europeia de Direitos Humanos no caso Cannavacciuolo e outros vs. Itália (caso Terra dei Fuochi). A principal questão examinada no caso foi se as autoridades deixaram de tomar medidas adequadas e suficientes para proteger a vida dos requerentes residentes em áreas da região da Campânia, na Itália, afetadas por um fenômeno de poluição em larga escala resultante do despejo, enterro e/ou abandono descontrolado de resíduos perigosos, especiais e urbanos ilegais, frequentemente associados à sua incineração. A pesquisa adotou a metodologia analítica indutiva, realizada a partir da consulta a bibliografia especializada de Direito Internacional e Ambiental, bem como a análise documental pertinente. O trabalho conclui que o caso Terra dei Fuochi representa mais um passo na consolidação da jurisprudência ambiental da CEDH e marca uma vitória significativa tanto para as comunidades atingidas como para o direito ambiental e para os direitos humanos, tornando-se um marco na luta por justiça ambiental.

O segundo artigo denominado O CUMPRIMENTO DO BRASIL ÀS METAS DO OBJETIVO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL Nº 13 DA AGENDA 2030 DA ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS e redação de Ian Ferrare Meier e Alice Rocha da Silva indicam que o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável nº 13 da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas, por meio das suas metas e seus indicadores de cumprimento, representa um importante marco para o combate à mudança climática. O Brasil, como um importante protagonista global no campo do meio ambiente em razão das

Na sequência o artigo titulado **POLÍTICAS PÚBLICAS, DIREITOS HUMANOS E DIREITO INTERNACIONAL: UM DEBATE SOBRE O DIREITO HUMANO AO MEIO AMBIENTE LIMPO, SAUDÁVEL E SUSTENTÁVEL** de Bráulio de Magalhães Santos discute sobre a inserção de agendas internas de políticas públicas a partir de instrumentais inspiradores de fóruns internacionais. Estabelece como referência as pautas de direitos humanos por suas sustentações políticas, históricas e socioculturais, debatendo sobre sua força normativa e irradiação nos governos nacionais. Traz, como objeto jurídico de análise, alguns documentos internacionais, como a Resolução 76/300 da Organização das Nações Unidas – ONU, ano 2022, para explorar a potência do Direito Internacional na produção legislativa e agenda executiva nacional de implementar políticas públicas, sobretudo em matérias de direito ambiental. Faz-se uma análise crítica e compreensiva por bibliografias analíticas das políticas públicas que dialogam com a teoria crítica dos direitos humanos. Reflete-se sobre os fatores que influenciam a adoção ou não de textos internacionais na agenda política e nos poderes nacionais em suas instâncias executiva, legislativa e judiciária, em especial no Supremo Tribunal Federal - STF. Tem-se que por mais que seja considerado nas agendas políticas nacionais, inclusive por normativas internacionais, sustentado nas balizas teóricas dos Direitos Humanos, o direito humano ao meio ambiente se ajusta às intercorrências comuns que espelham interesses diversos dos atores internos na consolidação de uma agenda de políticas públicas. Não se nega, entretanto, que a mobilização internacional e os decorrentes reforços normativos se apontam como notáveis componentes para figurarem como inputs atuantes no sistema político, capazes de agregarem e repercutirem na pauta e consolidação de agendas estatais.

Com o título **DA COLONIZAÇÃO DA NATUREZA AO DESLOCAMENTO FORÇADO: UMA ANÁLISE CRÍTICA DOS REFUGIADOS AMBIENTAIS**, capítulo quatro, de Claudio Sullivan da Silva Ferreira, Antonio Carlos Wolkmer e Cristiane Feldmann Dutra indicam que a intensificação das mudanças climáticas tem provocado deslocamentos forçados em escala global, atingindo de forma desproporcional populações situadas no Sul Global. Embora esses fluxos migratórios estejam diretamente relacionados à degradação

incorporação de uma perspectiva descolonial e orientada pela justiça climática como fundamento para a reconstrução do sistema internacional de proteção.

O artigo cinco nominado JUSTIÇA CLIMÁTICA: UMA ANÁLISE DO REFUGIADO AMBIENTAL COMO AGENTE TRANSFORMADOR A PARTIR DO “FAZER CIDADE” de Tamara Cossetim Cichorski Claudia Marília França Lima Marques e Daniel Rubens Cenci analisa o instituto do refúgio climático a partir do paradigma da justiça climática. O objetivo geral é examinar a condição dos refugiados ambientais e o acesso efetivo a direitos fundamentais, especialmente ao direito à cidade, compreendido a partir da perspectiva do “fazer cidade”, entendido como prática social, política e coletiva de produção do espaço urbano. O referencial teórico fundamenta-se nas contribuições de Michel Agier, especialmente no conceito de “fazer cidade”, nas reflexões de David Schlosberg sobre justiça climática, além das inserções de Catherine Walsh sobre interculturalidade crítica e nas abordagens de Amartya Sen acerca da justiça, liberdade e desenvolvimento como expansão de capacidades. Metodologicamente, utiliza-se o método dedutivo, com análise bibliográfica e documental. Os resultados indicam que o vazio jurídico sobre os refugiados ambientais amplia vulnerabilidades nas dinâmicas migratórias entre Norte e Sul Global. Conclui-se que reconhecer migrantes como sujeitos de direitos e produtores de saberes é essencial para sociedades plurais e socialmente justas.

Em prosseguimento, MIGRAÇÃO NA SOCIEDADE DE RISCO: A EFETIVIDADE DO DIREITO DIANTE DOS DESLOCAMENTOS HUMANOS NA CRISE CLIMÁTICA GLOBAL sob autoria de Claudio Sullivan da Silva Ferreira e José Alberto Antunes de Miranda analisa a relação entre a teoria da sociedade de risco, formulada por Ulrich Beck, e os deslocamentos humanos contemporâneos intensificados pela crise climática global. Parte-se do problema de pesquisa que busca compreender de que forma os riscos globais, especialmente os de natureza ambiental, influenciam os fluxos migratórios na atualidade e em que medida o Direito Internacional tem sido capaz de responder a essa dinâmica. Como hipótese, sustenta-se que a intensificação dos riscos ambientais amplia os deslocamentos

tornando necessária a construção de instrumentos jurídicos mais adequados à realidade dos riscos globais contemporâneos.

REFUGIADOS AMBIENTAIS E A REPARAÇÃO EM ÂMBITO INTERNACIONAL que corresponde ao capítulo sete com autoria de Sébastien Kiwonghi Bizawu , Breno D Avila Clark e Ciangeli Clark objetiva examinar a emergência dos refugiados ambientais no contexto das mudanças climáticas, analisando os mecanismos internacionais de proteção aplicáveis a essa população vulnerabilizada. O estudo tem por objetivo investigar a insuficiência normativa da Convenção Relativa ao Estatuto dos Refugiados de 1951 diante dos deslocamentos forçados por causas ambientais, bem como identificar instrumentos contemporâneos capazes de oferecer tutela complementar, a exemplo do Marco de Sendai para Redução do Risco de Desastres. Utiliza-se o método hipotético-dedutivo, mediante pesquisa bibliográfica e documental, com base em tratados internacionais, legislação interna e doutrina especializada em direitos humanos e direito ambiental. Também se examina a responsabilidade internacional dos Estados e os obstáculos ao reconhecimento jurídico dessas populações deslocadas. No plano nacional, analisa-se a atuação do Brasil no acolhimento de haitianos e venezuelanos, cujos fluxos migratórios evidenciam a necessidade de respostas institucionais ampliadas. Conclui-se pela urgência de construção de marco jurídico internacional específico e pela integração entre políticas ambientais, migratórias e de proteção aos direitos humanos.

O artigo de número oito intitulado ENTRE O DEVER DE SALVAR E O DIREITO DE EXCLUIR: O RESGATE DE REFUGIADOS E MIGRANTES NO MAR À LUZ DO DIREITO INTERNACIONAL de

Patricia Cristina Vasques De Souza Gorisch e Ana Elizabeth Lapa Wanderley Cavalcanti analisa o resgate de refugiados e migrantes no mar à luz do Direito Internacional Público, com enfoque na articulação entre Direito Internacional do Mar, Direito Internacional dos Refugiados, Direito Internacional dos Direitos Humanos, governança migratória e

mar ou sujeitas ao risco de devolução a territórios inseguros. O objetivo geral é analisar o resgate marítimo de refugiados e migrantes como ponto de convergência entre diferentes regimes jurídicos internacionais. Como objetivos específicos, examinam-se o dever do comandante da embarcação, as obrigações dos Estados e dos Centros de Coordenação de Salvamento, o conceito jurídico de “local seguro”, a incidência do princípio do non-refoulement e os limites das políticas de contenção migratória. Conclui-se que o “local seguro” deve ser compreendido como categoria jurídica de proteção, e não apenas como decisão logística ou portuária.

Sob o título A POLÍCIA INVESTIGATIVA NO SISTEMA INTERAMERICANO DE DIREITOS HUMANOS: FALHAS NA INVESTIGAÇÃO CRIMINAL E AS CONDENAÇÕES DO BRASIL NA CORTE INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS a autoria do artigo está com Verônica Corrêa Silva e Fausy Vieira Salomão. Este estudo examina os casos em que o Brasil foi condenado pela Corte Interamericana de Direitos Humanos (CIDH), com ênfase nas condenações decorrentes de falhas nas investigações criminais e nas decisões que determinaram ao Brasil investigar criminalmente os responsáveis por violações de direitos humanos. A pesquisa adota abordagem qualiquantitativa, aliada à metodologia dedutiva e às técnicas bibliográfica e documental para destacar a relevância da CIDH e das polícias civis e federal brasileiras na garantia da segurança e efetividade dos direitos humanos. A análise identifica um padrão recorrente nas decisões da Corte: o reconhecimento de falhas investigativas e a imposição do dever de conduzir investigações criminais para responsabilizar os autores. Tais falhas recorrentes favoreceram a impunidade das violações de direitos humanos e levaram à condenação do Brasil pela CIDH. Na prática, observa-se elevado índice de descumprimento dessas determinações, revelando um padrão sistemático de omissão estatal, resistência institucional e incorporação ineficaz das decisões da CIDH no ordenamento jurídico interno brasileiro. Os resultados apontam deficiências estruturais no sistema de investigação criminal do país e desafios na implementação de obrigações internacionais de direitos humanos no âmbito nacional.

da lentidão dos processos e de uma percepção de seletividade geopolítica — o trabalho investiga a transição de um modelo de complementaridade reativa, denominada complementaridade estritamente legal, para uma abordagem proativa e cooperativa, conhecida como complementaridade positiva. Por meio de metodologia jurídico-dogmática, combinada com análise jurisprudencial e documental e estudo de casos, o artigo examina os fundamentos teóricos e os desafios práticos dessa abordagem, identificando os três atores centrais do processo — Estados-Partes, sociedade civil e TPI — e analisando exemplos históricos de cooperação internacional nos casos do Camboja, de Serra Leoa, de Timor Leste, da Colômbia, da Guiné e de Uganda. Conclui-se que a complementaridade positiva representa o caminho mais promissor para aumentar a eficácia do sistema do Estatuto de Roma, combater a impunidade e fortalecer o Estado de Direito em escala global, ainda que seu estágio atual de implementação seja embrionário e sujeito a desafios políticos, financeiros e operacionais significativos.

Sob o título O ACESSO À JUSTIÇA TRANSNACIONAL: ENTRE A SOBERANIA ESTATAL E A EFETIVIDADE DA ARBITRAGEM INTERNACIONAL NO CONTEXTO DA GLOBALIZAÇÃO e autoria de Elve Miguel Cenci e Natália Colombari Gomes o artigo explora a busca de acesso à justiça no âmbito transnacional através da harmonização dos sistemas jurídicos internacionais, no contexto da globalização. Uma vez que é possível identificar o aumento de conflitos internacionais e obstáculos na harmonização das normas processuais globais. A globalização levou ao declínio do conceito de soberania e à flexibilização do Estado moderno, resultando na diminuição do controle governamental sobre o sistema financeiro internacional. A solução de litígios transnacionais coloca em tensão a soberania estatal e o acesso à justiça. A arbitragem, discutida por sua dupla natureza (convencional e jurisdicional), é um instrumento de resolução de litígios, mas apresenta um evidente déficit democrático e axiológico. Sua confidencialidade atua como obstáculo democrático, e o instituto é frequentemente interpretado como um reduto de jurisdição exclusiva das partes, conflitando com o princípio do acesso à justiça, que é um direito humano. Diante disso, o artigo defende um novo paradigma regulatório que enfatize a

formalmente vinculantes e práticas institucionais, bem como em que medida esse processo implica a reconfiguração dos princípios estruturantes do sistema multilateral de comércio. O objetivo geral consiste em examinar a natureza jurídica da reforma delineada na 14ª Conferência Ministerial da OMC (CM14), investigando se ela configura uma forma de mutação normativa informal. Como objetivos específicos, o trabalho busca analisar o papel de instrumentos de soft law na produção de efeitos normativos, compreender a relevância das práticas procedimentais como mecanismos de mudança jurídica, investigar as tensões em torno de princípios como consenso, cláusula da nação mais favorecida e tratamento especial e diferenciado, além de avaliar os impactos dessas transformações para a teoria das fontes do Direito Internacional. Metodologicamente, adota-se abordagem qualitativa baseada em análise documental e análise de conteúdo de documentos da CM14. Conclui-se que a reforma da OMC ocorre de forma incremental, procedimental e difusa, produzindo novas formas de normatividade que tensionam categorias tradicionais do Direito Internacional sem romper formalmente com os fundamentos do sistema multilateral de comércio.

O capítulo treze sob o título A REGULAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO MERCOSUL: UMA LEITURA JURÍDICA DO ACORDO DE FORTALEZA das autoras Inez Lopes Matos Carneiro De Farias e Ida Geovanna Medeiros da Costa investiga a regulação do transporte aéreo no Mercosul a partir de uma leitura jurídica do Acordo de Fortaleza, instrumento voltado à criação de serviços aéreos sub-regionais e ao fortalecimento da integração regional. O problema central consiste em compreender em que medida o Acordo contribui para a liberalização do transporte aéreo na região. Parte-se da hipótese de que ele funciona como um mecanismo jurídico que favorece a conectividade regional e a ampliação da oferta de serviços, especialmente em rotas sub-regionais. Ainda que inserido em um modelo de liberalização condicionada, desempenha papel relevante na dinamização do mercado e na expansão da integração aérea, articulando-se com políticas públicas de promoção da aviação civil no Brasil. O objetivo geral é identificar os principais elementos jurídicos do Acordo, destacando suas peculiaridades normativas, limites regulatórios e contribuições para a integração. Como objetivos específicos, analisam-se: os fundamentos

AGENDA INTERNACIONAL E POLÍTICA PÚBLICA DE ENFRENTAMENTO À INDISCIPLINA NA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA: EFETIVIDADE DA CONVENÇÃO DE TÓQUIO (1963) E DO PROTOCOLO DE MONTREAL (2014) de Peter Aondoakaa Unongo corresponde ao capítulo catorze e analisa a política pública brasileira de prevenção e repressão aos atos de indisciplina na aviação civil, à luz da Convenção de Tóquio (1963) e do Protocolo de Montreal (2014). Parte-se do problema da adequação do ordenamento jurídico brasileiro às diretrizes internacionais voltadas ao enfrentamento do passageiro indisciplinado e à proteção da segurança da aviação civil. O estudo tem por objetivo examinar a formação do regime jurídico internacional aplicável à matéria, sua internalização no Brasil e os desafios relacionados à sua implementação. Adota-se metodologia qualitativa, baseada em pesquisa bibliográfica, documental e normativa, com análise de convenções internacionais, legislação nacional e atos regulatórios da Agência Nacional de Aviação Civil. Analisa-se a recente evolução regulatória brasileira, especialmente após a Resolução ANAC nº 800/2026, bem como experiências estrangeiras estruturadas sob modelos híbridos de enforcement administrativo e persecução penal. Conclui-se que o Brasil avançou na internalização administrativa da agenda internacional de segurança da aviação civil, embora ainda persistam limitações relacionadas à integração institucional e à especialização da resposta penal.

O capítulo sequencial intitulado O LEGADO IBÉRICO PARA O DIREITO INTERNACIONAL de Paulo Emílio Vauthier Borges De Macedo apresenta o episódio da “Querela da Conquista” do século XVI na Espanha como um debate moral e jurídico crucial para a origem do direito internacional moderno que questionou a legitimidade da apropriação das terras americanas e a violação dos direitos dos ameríndios. Explora a evolução do *ius gentium* e a disputa historiográfica sobre o “pai do direito internacional”, quando se desafiou a primazia de Hugo Grotius em favor dos escolásticos ibéricos, notadamente Francisco de Vitória. Duas principais literaturas interpretativas de Vitória são destacadas: uma inicial, que o idealizava como defensor dos direitos ameríndios e fundador do direito internacional, e uma subsequente, revisionista, que o associava à justificação do colonialismo e até mesmo ao genocídio. O presente trabalho critica essa literatura revisionista por seu anacronismo e

política dos megaeventos esportivos internacionais evidencia que o esporte ultrapassou a esfera da competição atlética, passando a integrar estratégias de diplomacia pública, projeção internacional e disputa simbólica entre Estados. Nesse contexto, a possibilidade de um confronto entre Estados Unidos e Irã na Copa do Mundo de 2026 revela-se relevante para o Direito Internacional e para as Relações Internacionais contemporâneas, especialmente diante do histórico de tensões diplomáticas, sanções econômicas e antagonismos geopolíticos entre ambos os países. O presente artigo tem como objetivo geral analisar a Copa do Mundo como espaço de manifestação do soft power e da diplomacia esportiva em contextos de hostilidade política. Como objetivos específicos, pretende-se examinar o conceito de soft power formulado por Joseph Nye aplicado ao esporte internacional, investigar a atuação da FIFA enquanto ator transnacional da governança global e avaliar o futebol como instrumento indireto de política externa e construção de imagem internacional. A pesquisa justifica-se pela crescente instrumentalização dos eventos esportivos globais como mecanismos de influência política, mobilização identitária e legitimação internacional. O problema de pesquisa consiste em verificar se a Copa do Mundo pode funcionar como mecanismo informal de aproximação diplomática entre Estados rivais ou se tende a reproduzir e intensificar disputas geopolíticas já existentes. Parte-se da hipótese de que os megaeventos esportivos contemporâneos atuam simultaneamente como espaços de diplomacia pública e arenas de reafirmação nacionalista. Busca-se compreender se o futebol internacional pode reduzir tensões políticas ou reforçar disputas simbólicas entre Estados.

O último artigo sob autoria de Thaís Janaina Wenczenovicz, Nicolo Basigli e Liton Lanes Pilau Sobrinho denominado DIREITO À EDUCAÇÃO, INCLUSÃO ESCOLAR E TECNOLOGIAS: PERSPECTIVAS INTERDISCIPLINARES DA EDUCAÇÃO BÁSICA EM SANTA CATARINA analisa a tríade composta pelo Direito Fundamental Social à Educação, a inclusão escolar e as tecnologias na Educação Básica de Santa Catarina. O estudo investiga como o Estado tem adaptado o preceito constitucional do pleno desenvolvimento da pessoa à era digital. Metodologicamente, utiliza o procedimento bibliográfico-investigativo associado à análise de dados estatísticos de órgãos oficiais (MEC,

PALAVRAS-CHAVE: Direito à Educação; Educação Básica; Evasão Escolar; Santa Catarina; Tecnologias

Boa leitura.

inverno de 2026

Organizadoras/es

A REGULAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO MERCOSUL: UMA LEITURA JURÍDICA DO ACORDO DE FORTALEZA

THE REGULATION OF AIR TRANSPORT IN MERCOSUR: A LEGAL ANALYSIS OF THE FORTALEZA AGREEMENT

**Inez Lopes Matos Carneiro De Farias
Ida Geovanna Medeiros da Costa**

Resumo

A pesquisa investiga a regulação do transporte aéreo no Mercosul a partir de uma leitura jurídica do Acordo de Fortaleza, instrumento voltado à criação de serviços aéreos sub-regionais e ao fortalecimento da integração regional. O problema central consiste em compreender em que medida o Acordo contribui para a liberalização do transporte aéreo na região. Parte-se da hipótese de que ele funciona como um mecanismo jurídico que favorece a conectividade regional e a ampliação da oferta de serviços, especialmente em rotas sub-regionais. Ainda que inserido em um modelo de liberalização condicionada, desempenha papel relevante na dinamização do mercado e na expansão da integração aérea, articulando-se com políticas públicas de promoção da aviação civil no Brasil. O objetivo geral é identificar os principais elementos jurídicos do Acordo, destacando suas peculiaridades normativas, limites regulatórios e contribuições para a integração. Como objetivos específicos, analisam-se: os fundamentos jurídicos do Acordo (objetivo, natureza e relação com outros instrumentos); o acesso ao mercado aéreo sub-regional (direitos, designação e oportunidades comerciais); a cooperação regulatória, segurança operacional e intercâmbio de informações; e os mecanismos de solução de controvérsias e limites institucionais. A pesquisa adota metodologia qualitativa, de caráter exploratório e documental, com abordagem interdisciplinar e aplicação da técnica de Revisão Sistemática de Literatura (RSL). Conclui-se que o Acordo de Fortaleza constitui marco relevante para a integração aérea sul-americana, embora sua efetividade dependa do aprofundamento da cooperação regulatória, da coordenação institucional, da superação da fragmentação normativa e do fortalecimento da governança de dados no setor.

regional connectivity and expands the supply of air services, particularly on sub-regional routes. Although situated within a model of conditional liberalisation, it plays a significant role in stimulating market dynamics and advancing air transport integration, while aligning with public policies aimed at promoting civil aviation in Brazil. The general objective is to identify the main legal elements of the Agreement, highlighting its normative particularities, regulatory limits, and contributions to integration. The specific objectives are to examine: the legal foundations of the Agreement (its purpose, nature, and relationship with other instruments); access to the sub-regional air transport market (rights, designation, and commercial opportunities); regulatory cooperation, operational safety, and the exchange of information; and dispute settlement mechanisms and institutional constraints. The research adopts a qualitative, exploratory, and documentary methodology, with an interdisciplinary approach and the application of a Systematic Literature Review (SLR) technique. It concludes that the Fortaleza Agreement constitutes a significant milestone in South American air transport integration, although its effectiveness depends on deeper regulatory cooperation, stronger institutional coordination, overcoming normative fragmentation, and strengthening data governance in the sector.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: International aviation law, Regulation, Air services agreements, Fortaleza agreement, Mercosur

1. INTRODUÇÃO

Com a invenção do avião no início do século XX e o rápido desenvolvimento da tecnologia aeronáutica, tornou-se imperativa a criação de um marco normativo para disciplinar a navegação aérea. Delinearam-se duas correntes principais: de um lado, a que promovia a expansão da aviação mediante a consagração de liberdades reguladas em âmbito internacional; de outro, a que defendia a adoção de controles mais rigorosos sobre a circulação de aeronaves (Costa, 2025, p. 27).

Durante a Primeira Guerra Mundial, o uso intensivo de aeronaves – inclusive com sobrevoos em territórios de países neutros – reforçou a vertente que defendia a adoção de restrições à circulação aérea. Isso fortaleceu a posição de que o espaço aéreo deveria ser controlado pelos Estados, baseada no princípio da soberania absoluta sobre o espaço aéreo. Desse modo, a Convenção de 1919 para a regulamentação da Navegação Aérea consolidou o princípio da soberania dos Estados sobre o espaço aéreo (Roessing Neto, 2007, p. 115).

Essa corrente também teve reflexos no Brasil. Um exemplo é a edição do Decreto nº 13.244/1918, considerado a primeira iniciativa legislativa voltada ao desenvolvimento do transporte aéreo no país, ao autorizar a organização de serviços aéreos (Miranda, 2014, p. 2). Em seguida, o Decreto nº 13.567/1919 ampliou esse movimento, permitindo o transporte de passageiros, cargas e correspondências (Miranda, 2014, p. 3).

Os voos comerciais no Brasil tiveram início em 1927, com a operação regular de transporte de passageiros pela empresa Condor Syndikat, que utilizava hidroaviões – como o *Atlântico* – em rotas como Rio de Janeiro-Florianópolis (Fay, 2020, p. 60). A estratégia adotada pelo governo brasileiro consistiu na concessão de incentivos a empreendedores privados, com o objetivo de fomentar o desenvolvimento do transporte aéreo no país (Defosse; Lopes, 2025, p. 1).

No plano internacional, os Estados passaram a adotar tratados de cooperação com o objetivo de promover o desenvolvimento do transporte aéreo e estabelecer um regime jurídico uniforme para a aviação civil. Entre os principais instrumentos, destaca-se a Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional de 1929, que estabeleceu regras sobre a responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte internacional de passageiros, bagagens e cargas, promovendo segurança jurídica e previsibilidade nas relações contratuais.

Em seguida, a Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional de 1944 consolidou as bases do sistema internacional da aviação civil, reconhecendo a soberania completa e exclusiva dos Estados sobre o espaço aéreo e instituindo a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), responsável por harmonizar normas técnicas e operacionais em nível global.

Além disso, desenvolveram-se os acordos relativos às chamadas “liberdades do ar”, que definem os direitos de tráfego aéreo entre os Estados (como sobrevoo, escalas técnicas e transporte de passageiros e cargas), constituindo elementos centrais para a expansão das rotas internacionais e para a liberalização progressiva do setor (Defossez; Lopes, 2025, p. 60) .

Enquanto o Direito Internacional Público Aéreo se ocupa da regulação das atividades da aviação civil internacional por meio de diversas fontes – como tratados, princípios e costumes – com o objetivo de promover a cooperação entre os Estados e a harmonização normativa necessária à segurança da navegação aérea, o Direito Internacional Privado aplicado à aviação civil distingue-se justamente pela coexistência de uma pluralidade de normas, tanto estatais quanto não estatais (Lopes, 2021, p. 102).

Contudo, no que se refere ao tráfego aéreo na América do Sul, ainda se observa uma significativa desigualdade no desenvolvimento da infraestrutura e conexão entre as diferentes regiões. O Mercosul continua enfrentando dificuldades para consolidar uma política comum de transporte aéreo. As assimetrias, tanto internas quanto entre os países, permanecem como entraves relevantes para a efetiva integração aérea regional (Costa, 2025, p. 160-161).

Embora o Acordo de Fortaleza não decorra diretamente da atuação institucional do Mercosul – motivo pelo qual não integra formalmente o rol de Tratados, Protocolos e Acordos do bloco – é reconhecido no âmbito regional por ter sido ratificado pelos Estados-membros, configurando-se como um importante marco para a integração aérea da sub-região (Silva, 2004, p. 311).

A política de Céus Abertos no âmbito do Acordo de Fortaleza, no contexto do Mercosul, pode ser interpretada como uma tentativa de superar fragmentações históricas de integração herdadas do colonialismo. A aviação assume papel estratégico como vetor da integração territorial e cultural, ao ampliar a mobilidade entre populações e economias que permaneceram, por longo tempo, relativamente desconectadas. Este acordo evidencia, ao menos, a intenção de fortalecer os vínculos regionais e promover maior proximidade entre os países por meio do transporte aéreo (Defossez, 2020, p. 239).

O Acordo de Fortaleza sobre Serviços Aéreos Sub-regionais (Decreto N 3.045 de 05 de maio de 1999), firmado em 17 de dezembro de 1996, representa um importante instrumento para a integração da aviação civil entre países da América do Sul, como Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Uruguai e Peru. Seu objetivo central consiste em viabilizar a operação de novos serviços aéreos sub-regionais regulares, especialmente em rotas que não eram contempladas pelos acordos bilaterais existentes. Busca estimular a abertura de novos mercados, ampliar a oferta de serviços e atender de forma mais eficiente à demanda dos usuários, fortalecendo a conectividade regional de maneira complementar aos instrumentos bilaterais já estabelecidos (Costa, 2025, p. 170).

A metodologia desta pesquisa se deu por meio do método dedutivo de abordagem com extração discursiva sobre a regulação do transporte aéreo no Mercosul por meio de uma análise jurídica do Acordo de Fortaleza, partindo de premissas gerais aplicáveis a hipóteses concretas. Será adotada uma abordagem interdisciplinar que combine campos como Direito Internacional Público, Direito Internacional Privado e Relações Internacionais.

A pesquisa estrutura-se a partir de uma perspectiva interdisciplinar, articulando contribuições do Direito Internacional Público, do Direito Internacional Privado e das Relações Internacionais, especialmente no que se refere à cooperação entre Estados, à governança global e à integração regional.

Para a realização do levantamento de literatura, foi aplicada a Técnica RSL (Revisão Sistemática de Literatura) que se destaca na logística e transportes. Sem se restringir ao mapeamento dos artigos científicos publicados em periódicos com classificação A1, A2, A3, A4, B1, B2, B3 e B4 e em anais de congressos e eventos, monografias, dissertações, livros, relatórios e demais formatos de pesquisas e informações, foram incluídos vídeos, dados e imagens oficiais. O período considerado para levantamento foi de 1996 a 2026 (Loureiro; Noletto; Da Silva Santos; Silva Santos Júnior; Fontes Lima Júnior, 2016, p. 95).

No emprego de critérios de qualidade da pesquisa, foram considerados: a) esclarecimento do significado do objeto pesquisado; b) evidências do contexto de resposta e flexibilidade das pesquisas; c) adequação teórica e conceitual; d) descrição adequada; evidências de qualidade de dados; e) identificação de generalizações a partir dos resultados; e f) relevância para diferentes *stakeholders* (Loureiro; Noletto; Da Silva Santos; Silva Santos Júnior; Fontes Lima Júnior, 2016, p. 100).

2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DO ACORDO DE FORTALEZA: OBJETIVO, NATUREZA E RELAÇÃO COM OUTROS ACORDOS

2.1. A soberania sobre o espaço aéreo e a lógica autorizativa dos serviços aéreos internacionais

O Acordo de Fortaleza deve ser compreendido no contexto mais amplo da regulação jurídica do transporte aéreo internacional e dos processos de integração regional na América do Sul. O transporte aéreo internacional, desde a consolidação do sistema de Chicago, em 1944, foi estruturado a partir da afirmação da soberania dos Estados sobre o espaço aéreo situado acima de seus territórios. Essa premissa jurídica condicionou a organização do mercado aéreo internacional, tornando necessária a celebração de acordos entre Estados para autorizar a prestação de serviços aéreos internacionais.

Os Acordos de Serviços Aéreos passaram a funcionar como instrumentos centrais de regulação do transporte aéreo internacional. Por meio deles, os Estados definem rotas, direitos de tráfego, empresas designadas, frequências, capacidade, tarifas e demais condições para a operação dos serviços. Diferentemente de outros setores econômicos marcados por maior liberdade de circulação, o transporte aéreo internacional permaneceu historicamente submetido a uma lógica estatal, bilateral e autorizativa.

2.2. O Acordo de Fortaleza como instrumento jurídico de integração aérea

É nesse cenário que o Acordo de Fortaleza adquire relevância jurídica: não surge como ruptura completa com o modelo tradicional dos acordos bilaterais, mas como tentativa de criar uma alternativa regional e complementar para ampliar a conectividade entre os países membros do Mercosul e Estados associados. A importância consiste em propor uma camada adicional de integração aérea, voltada à criação de serviços sub-regionais, sem eliminar a estrutura jurídica anterior baseada na soberania estatal e nos acordos bilaterais.

O artigo 1º do Acordo de Fortaleza expressa sua finalidade central ao prever a criação de novos serviços aéreos sub-regionais, em rotas diferentes daquelas previstas nos acordos bilaterais já existentes. O dispositivo delimita o alcance do acordo: não se trata de substituir integralmente os regimes bilaterais, mas de permitir a ampliação de rotas e serviços que possam atender de forma mais adequada às demandas regionais. A preocupação normativa recai sobre

a criação de novas oportunidades de conexão aérea, especialmente em mercados que não estavam plenamente contemplados pelos instrumentos tradicionais:

Artigo 1º. Objetivo do Acordo. O presente Acordo tem por objetivo permitir a realização de novos serviços aéreos sub-regionais regulares, em rotas diferentes das rotas regionais efetivamente operadas nos termos dos Acordos Bilaterais, a fim de promover e desenvolver novos mercados e atender devidamente à demanda dos usuários (Brasil, 1999).

Sob essa perspectiva, o Acordo de Fortaleza pode ser lido como instrumento jurídico de integração regional. A criação de serviços aéreos sub-regionais não possui apenas finalidade econômica, mas também política, social e institucional. Isto porque, ao ampliar a conectividade entre os Estados participantes, o acordo contribui para facilitar o deslocamento de pessoas, o intercâmbio comercial, a circulação de bens e serviços, o turismo, a cooperação acadêmica e a aproximação entre centros urbanos e produtivos da região.

O transporte aéreo, nesse sentido, deixa de ser visto apenas como setor econômico regulado e passa a ser compreendido como infraestrutura estratégica da integração regional. Em regiões marcadas por grandes distâncias territoriais, assimetria de infraestrutura e dificuldade de conexão terrestre, como ocorre em grande parte da América do Sul, a aviação desempenha papel relevante na articulação entre mercados, instituições e populações. Por isso, a regulação jurídica das rotas aéreas possui impacto direto sobre o grau de integração efetiva entre os países.

No caso do Mercosul, essa dimensão é especialmente importante. Embora o bloco tenha sido concebido originalmente com forte ênfase na integração econômica e comercial, a efetividade desse processo depende também de infraestruturas materiais e normativas capazes de permitir maior circulação regional. O transporte aéreo aparece como um elemento funcional da integração, pois possibilita que os compromissos políticos e econômicos assumidos no âmbito do bloco encontrem condições práticas de realização.

Contudo, o Acordo de Fortaleza não institui um regime de liberalização completa. Sua natureza jurídica é marcada por uma abertura parcial, condicionada e progressiva. O acordo autoriza a criação de novos serviços e amplia possibilidades comerciais, mas conserva a centralidade dos Estados na regulação do acesso ao mercado aéreo. Isso significa que a integração aérea proposta pelo instrumento não se confunde com liberalização irrestrita. Ao contrário, ela ocorre dentro de parâmetros jurídicos definidos e sob permanente controle das autoridades aeronáuticas nacionais.

Essa característica revela uma das peculiaridades mais importantes do acordo: sua função de conciliar abertura e soberania. De um lado, o instrumento busca superar parte das limitações impostas pelo sistema bilateral tradicional, permitindo novas conexões sub-regionais. De outro, mantém a lógica autorizativa própria do Direito Internacional da Aviação Civil, segundo a qual a operação de serviços aéreos internacionais depende do consentimento dos Estados envolvidos. Assim, o acordo promove integração, mas não elimina o poder regulatório estatal.

2.3. A relação com outros acordos e a complementaridade normativa

O artigo 7º reforça essa interpretação ao disciplinar a relação do Acordo de Fortaleza com outros acordos internacionais. Ao prever que o instrumento não restringe direitos e obrigações decorrentes de acordos bilaterais ou multilaterais anteriormente celebrados, o dispositivo confirma seu caráter complementar e subsidiário. Isso significa que não pretende reorganizar integralmente o sistema de transporte aéreo da região, mas funcionar em coexistência com os demais instrumentos normativos já vigentes:

Artigo 7º. Aplicação de Disposições Bilaterais e Multilaterais

1. Aplicar-se-ão subsidiariamente a este Acordo todas as disposições dos Acordos de Serviços Aéreos assinados entre os Estados Partes envolvidos, que sejam compatíveis com o presente Acordo.
2. As disposições deste Acordo não deverão constituir, sob qualquer circunstância, restrições ao estabelecido nos Acordos sobre Serviços Aéreos que os Estados Partes hajam concluído entre si.
3. Na aplicação das disposições do presente Acordo, nenhum Estado Parte concederá tratamento mais favorável às suas empresas do que às dos demais Estados Partes.
4. Caso uma Convenção Multilateral inclua em suas disposições o tratamento do Transporte Aéreo na Sub-região, as Autoridades Aeronáuticas dos Estados Partes realizarão consultas com o objetivo de determinar o grau em que este Acordo poderá ser afetado pelas disposições da Convenção e decidir sobre as modificações que se façam necessárias neste Acordo (Brasil, 1999).

Essa coexistência produz uma arquitetura jurídica complexa. O transporte aéreo regional passa a ser regulado por diferentes camadas normativas: os acordos bilaterais de serviços aéreos, os compromissos multilaterais assumidos pelos Estados, as normas internas de cada país e o próprio Acordo de Fortaleza. Essa sobreposição de fontes pode ampliar as possibilidades de cooperação, mas também gerar dificuldades de harmonização, interpretação e aplicação prática.

Por essa razão, o artigo 7º é essencial para compreender os limites estruturais do acordo. Ao mesmo tempo em que assegura a compatibilidade com acordos anteriores, preserva

a fragmentação normativa do setor. O Acordo de Fortaleza não cria um regime jurídico único e autônomo para todo o transporte aéreo regional. Em vez disso, institui um mecanismo adicional de integração, que depende da articulação com normas bilaterais, nacionais e multilaterais (Brasil, 1999).

Em um setor sensível como o transporte aéreo, marcado por interesses econômicos, estratégicos, concorrenciais e de segurança, os Estados tendem a preservar margens relevantes de controle. A adoção de um modelo plenamente liberalizado ainda encontra resistência política e regulatória, especialmente em uma região caracterizada por assimetrias econômicas, diferenças institucionais e distintos níveis de desenvolvimento do setor aéreo. O Acordo de Fortaleza, portanto, adota uma via intermediária: promove abertura, mas de forma gradual e juridicamente controlada.

A partir dessa perspectiva, é possível afirmar que o Acordo expressa um modelo de “regionalismo regulatório moderado”. Não se limita à lógica bilateral clássica, pois cria um espaço normativo regional para novos serviços aéreos, mas também não alcança o grau de integração de modelos mais avançados, nos quais há maior unificação de regras, eliminação de barreiras e criação de mercado comum aéreo.

Essas características revelam uma tensão própria do Direito Internacional da Aviação Civil: a tensão entre a internacionalização dos serviços aéreos e a territorialidade da soberania aérea. As operações aéreas são, por natureza, transfronteiriças, mas sua autorização permanece dependente da vontade dos Estados. O Acordo de Fortaleza procura administrar essa tensão ao criar um regime regional que amplia possibilidades de circulação, sem retirar dos Estados o poder de controlar o acesso ao seu espaço aéreo e ao seu mercado.

2.4. Síntese: objetivo, natureza e limites do Acordo de Fortaleza

Os artigos 1º e 7º formam a base jurídica do acordo. O primeiro define sua finalidade integradora, voltada à criação de novos serviços aéreos sub-regionais. O segundo delimita sua posição no sistema normativo existente, afirmando sua compatibilidade com outros acordos e sua natureza complementar. Juntos, esses dispositivos demonstram que o Acordo de Fortaleza não pode ser compreendido nem como simples acordo técnico, nem como tratado de liberalização plena. Ele constitui, antes, um instrumento jurídico regional de integração limitada (Brasil, 1999).

Essa leitura é importante porque evita duas interpretações extremas. A primeira seria considerar o Acordo de Fortaleza como um verdadeiro regime de céus abertos no sentido amplo, o que não corresponde à sua estrutura normativa. A segunda seria reduzi-lo a um instrumento de baixa relevância, apenas acessório aos acordos bilaterais. Na realidade, sua contribuição está em criar possibilidades adicionais de integração aérea, mas preservar condicionamentos estatais que limitam a abertura do mercado.

O Acordo de Fortaleza pode ser compreendido como marco jurídico relevante para a integração aérea sul-americana, ainda que sua efetividade dependa da articulação com outros instrumentos normativos e da atuação coordenada dos Estados participantes. Sua contribuição não está apenas na criação formal de novas rotas, mas na afirmação de uma lógica regional para o transporte aéreo, ainda que essa lógica permaneça condicionada pela soberania e pela fragmentação normativa.

3. ACESSO AO MERCADO AÉREO SUB-REGIONAL: CONCESSÃO DE DIREITOS, DESIGNAÇÃO E OPORTUNIDADES COMERCIAIS

3.1. Concessão de direitos e acesso ao mercado sub-regional

O acesso ao mercado aéreo sub-regional, no âmbito do Acordo de Fortaleza, é estruturado a partir da concessão de direitos de tráfego aéreo entre os Estados-membros. O artigo 4º estabelece que os Estados se concedem mutuamente os direitos necessários para a operação de serviços aéreos sub-regionais, incluindo o sobrevoo, as escalas técnicas e o transporte de passageiros, carga e mala postal dentro da sub-região:

Artigo 4º. Concessão de Direitos.

1. Os Estados Partes concedem-se os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar Serviços Sub-regionais. Para a realização destes serviços, as Empresas designadas gozarão:

- a) do direito de sobrevoar os territórios dos Estados Partes;
- b) do direito de aterrisar nos referidos territórios, para fins não comerciais;
- c) do direito de embarcar e desembarcar, nos territórios dos Estados Partes, passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, em voos regulares que se realizem exclusivamente dentro da Sub-região.

2. O direito de embarcar e desembarcar passageiros, carga e mala postal destinados a ou provenientes de territórios de terceiros Estados Partes dependerá de

autorização dos Estados Partes envolvidos, sejam esses tráfegos de quinta ou de sexta liberdades.

3. As empresas designadas poderão permitir a seus passageiros a interrupção da viagem, com direito a posterior embarque, em escalas intermediárias de uma mesma rota sub-regional, nas condições estabelecidas no Anexo I ao presente Acordo (Brasil, 1999).

Esse dispositivo representa uma flexibilização relevante em relação ao modelo clássico dos acordos bilaterais, pois amplia as possibilidades de operação entre os países da região. No entanto, tal abertura não é absoluta. O próprio acordo condiciona determinadas operações, especialmente aquelas relacionadas às chamadas quinta liberdade – o direito de transportar passageiros e carga entre o território de outro Estado e um terceiro Estado, desde que na realização de um serviço aéreo entre o Estado de origem da aeronave e o terceiro Estado – e sexta liberdade do ar – o direito de transportar passageiros e carga, através do território de origem da aeronave, entre o território de um terceiro Estado e o território de outro Estado –, à autorização específica dos Estados envolvidos (Brasil, 1999).

Há uma combinação de abertura e controle: permite maior circulação de serviços aéreos no espaço sub-regional, mas preserva a prerrogativa estatal de autorizar operações mais sensíveis do ponto de vista econômico e concorrencial. Esse arranjo confirma a natureza intermediária do acordo, situada entre a liberalização e a soberania regulatória (Brasil, 1999).

3.2. Designação de empresas e controle estatal da operação

O artigo 5º do Acordo de Fortaleza disciplina o mecanismo de designação e autorização das empresas aéreas responsáveis pela operação dos serviços sub-regionais. Cada Estado-Parte mantém o direito de designar uma ou mais empresas para explorar tais serviços, sendo essa designação formalizada por meio de comunicação diplomática aos demais Estados (Brasil, 1999).

Após a designação, cabe às autoridades aeronáuticas dos demais Estados conceder as autorizações necessárias, desde que observadas suas legislações internas e os requisitos regulatórios aplicáveis. Esse modelo evidencia que, embora exista uma abertura para a atuação de empresas estrangeiras, o acesso efetivo ao mercado continua condicionado ao cumprimento de normas nacionais e à aprovação das autoridades competentes (Brasil, 1999).

Além disso, o acordo preserva a possibilidade de retirada da designação de substituição das empresas, reforçando o controle contínuo exercido pelos Estados sobre os operadores do sistema. Esse aspecto revela que a liberalização promovida pelo acordo não

elimina o poder estatal de organizar o mercado, selecionar operadores e ajustar a oferta de serviços conforme interesses nacionais (Brasil, 1999).

Assim, o regime de designação constitui um elemento central de limitação da abertura do mercado aéreo, ao manter a lógica autorizativa típica do Direito Internacional da Aviação Civil. Ainda que o acordo amplie as possibilidades de atuação das empresas, ele não substitui um ambiente de livre entrada irrestrita.

3.3. Relação com acordos bilaterais e coordenação normativa

O artigo 7º complementa esse regime ao disciplinar a relação do Acordo de Fortaleza com outros instrumentos jurídicos, especialmente os acordos bilaterais de serviços aéreos. O dispositivo estabelece que tais acordos continuam a ser aplicados de forma subsidiária, desde que compatíveis com o regime sub-regional e determina que suas disposições não podem restringir direitos já assegurados em instrumentos bilaterais previamente celebrados entre os Estados-Partes. Esse ponto é fundamental, pois evidencia que o Acordo de Fortaleza não substitui o sistema tradicional, mas opera em paralelo a ele, criando uma camada adicional de regulação (Brasil, 1999).

Outro aspecto relevante é a previsão de tratamento igualitário entre as empresas dos Estados-Partes, vedando a concessão de benefícios mais favoráveis às empresas nacionais. Tal previsão busca garantir condições mínimas de concorrência equilibrada, ainda que dentro de um ambiente regulatório controlado. Adicionalmente, o artigo 7º prevê a possibilidade de adaptação do acordo diante da evolução normativa internacional, especialmente no caso de surgimento de convenções multilaterais que tratem do transporte aéreo na sub-região. Isso demonstra que o instrumento possui caráter dinâmico e está aberto à reconfiguração conforme mudanças no cenário jurídico internacional (Brasil, 1999).

3.4. Abertura comercial e limites à liberalização

A articulação entre os artigos 4º, 5º e 7º revela que o acesso ao mercado aéreo sub-regional no Acordo de Fortaleza é estruturado a partir de um modelo de liberalização controlada. De um lado, o acordo amplia os direitos de operação e cria oportunidades comerciais para as empresas aéreas, permitindo a exploração de novas rotas e o desenvolvimento de mercados regionais (Brasil, 1999).

De outro, mantém mecanismos relevantes de controle estatal, como a exigência de designação, a necessidade de autorização para determinadas operações e a preservação dos

acordos bilaterais existentes. Esse equilíbrio evidencia que o acordo não rompe com a lógica tradicional do setor, mas busca adaptá-la ao contexto regional de integração.

O Acordo de Fortaleza institui um modelo com liberalização gradual, condicionada e juridicamente estruturada. A abertura do mercado é real, mas limitada por salvaguardas institucionais e regulatórias que preservam a soberania dos Estados. A concessão de direitos amplia a conectividade e favorece a integração regional, a designação e autorização preservam o controle estatal e a relação com os acordos bilaterais assegura a continuidade do sistema tradicional.

Esse conjunto normativo demonstra que o acordo não pretende substituir o modelo existente, mas transformá-lo gradualmente, criando espaços de maior abertura sem eliminar os mecanismos de regulação estatal. Assim, o acesso ao mercado aéreo sub-regional configura-se como um dos principais elementos de materialização da proposta de integração, ao mesmo tempo em que evidencia seus limites estruturais.

Dessa forma, o Acordo de Fortaleza consolida um modelo intermediário de regulação, no qual a ampliação das oportunidades comerciais convive com a manutenção da soberania estatal, caracterizando um regime de liberalização parcial e juridicamente condicionada no transporte aéreo do Mercosul.

4. COOPERAÇÃO REGULATÓRIA, SEGURANÇA OPERACIONAL E INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES

A Cooperação regulatória constitui um dos pilares centrais do Acordo de Fortaleza, especialmente no que se refere à criação de um ambiente jurídico e operacional minimamente harmonizado para o funcionamento do sistema de transporte aéreo sub-regional. O artigo 8º evidencia esse esforço ao prever o intercâmbio de disposições nacionais entre as Autoridades Aeronáuticas dos Estados-Partes, bem como a busca pela compatibilização de normas relativas à autorização de empresas, rotas, frequências e operações aéreas. Tal mecanismo revela uma tentativa de reduzir assimetrias regulatórias e promover maior previsibilidade no setor, ainda que sem alcançar um grau elevado de uniformização normativa (Brasil, 1999).

No mesmo sentido, o artigo 10 trata da facilitação e da segurança operacional, estabelecendo que os Estados devem envidar esforços para simplificar e compatibilizar seus procedimentos em áreas sensíveis como imigração, aduana e vigilância sanitária, sem prejuízo do cumprimento das normas internacionais de segurança da aviação civil. Essa previsão reforça a importância da cooperação técnica entre os países e demonstra que a integração aérea não se limita à abertura de mercados, mas envolve também a construção de padrões operacionais

comuns, alinhados às diretrizes da OACI. Trata-se, portanto, de um elemento essencial para garantir a eficiência e a segurança das operações no espaço sub-regional (Brasil, 1999).

O artigo 12, por sua vez, institui o Conselho de Autoridades Aeronáuticas como órgão responsável por zelar pela aplicação do acordo, promovendo a coordenação entre os Estados-Partes. O Conselho desempenha funções relevantes, como a formulação de recomendações, a análise de controvérsias e a proposição de medidas para o funcionamento harmonioso do sistema. No entanto, sua atuação é limitada pela natureza não vinculante de suas decisões, que possuem caráter recomendatório. Essa característica evidencia a fragilidade institucional do modelo adotado, na medida em que a efetividade das normas depende, em grande parte, da vontade política dos Estados e da sua disposição em cooperar (Brasil, 1999).

Já o artigo 13 aborda as oportunidades comerciais, determinando que os Estados-Partes devem adotar medidas para eliminar práticas discriminatórias e promover condições equitativas de concorrência entre as empresas aéreas. O dispositivo também trata de aspectos operacionais relevantes, como a aquisição de combustível, a conversão de receitas e a prestação de serviços em terra, buscando garantir um ambiente mais favorável à atuação das companhias aéreas na sub-região. Essa dinâmica econômica do acordo reforça sua função integradora, ao estimular a competitividade e a expansão das atividades comerciais no setor aéreo (Brasil, 1999).

Apesar desses avanços, a cooperação regulatória prevista no Acordo de Fortaleza ainda enfrenta desafios significativos. A ausência de mecanismos vinculantes de harmonização normativa, a persistência de assimetrias institucionais entre os Estados e a limitada capacidade de coordenação regional dificultam a implementação plena das disposições do acordo. Embora o instrumento estabeleça diretrizes importantes para a integração aérea, sua efetividade depende do fortalecimento das instituições regionais e do aprofundamento da cooperação técnica e regulatória entre os países.

O artigo 14, relativo às estatísticas, dispõe que as empresas aéreas que operam rotas sub-regionais devem fornecer às Autoridades Aeronáuticas dos países em que atuam dados estatísticos detalhados sobre o tráfego transportado, incluindo informações de origem e destino. O dispositivo prevê o intercâmbio semestral dessas informações entre as Autoridades dos Estados-Partes (Brasil, 1999).

Contudo, diante das dificuldades que ainda marcam o processo de integração regional no Mercosul, não há produção sistemática de dados aéreos comunitários. Embora exista alguma

troca de informações, essa dinâmica revela o não cumprimento integral das disposições previstas no referido artigo (Costa, 2025, p. 173).

5. SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS E LIMITES INSTITUCIONAIS

5.1. Estrutura geral do mecanismo de solução de controvérsias

O Acordo de Fortaleza adota um modelo escalonado de solução de controvérsias, típico do Direito Internacional Público, baseado na combinação de mecanismos diplomáticos arbitrais. Nos termos do artigo 17, as controvérsias relativas à interpretação e execução do acordo devem ser resolvidas conforme os procedimentos previstos em seu Anexo III, o que evidencia uma preocupação com a previsibilidade jurídica e a estabilidade das relações entre os Estados-membros (Brasil, 1999).

Esse modelo não institui um órgão jurisdicional permanente, mas sim um sistema progressivo, no qual as controvérsias percorrem diferentes instâncias até eventual solução definitiva. Trata-se de uma estrutura flexível, compatível com a lógica intergovernamental do Mercosul e com a tradição do setor aéreo internacional.

5.2. A atuação do Conselho de Autoridades Aeronáuticas

Em primeira instância, as controvérsias são submetidas ao Conselho de Autoridade Aeronáuticas, que atua como foro inicial de deliberação e tentativa de solução. Esse mecanismo reforça a centralidade da cooperação institucional no âmbito do acordo, privilegiando a resolução técnica e consensual dos conflitos. O Conselho desempenha papel relevante na governança do sistema sub-regional, pois, além de zelar pela aplicação do acordo, possui competência para se pronunciar sobre controvérsias, recomendar soluções e promover a condenação entre os Estados. Contudo, suas decisões possuem natureza recomendatória, o que limita sua força vinculante e evidencia a ausência de um mecanismo decisório mais robusto (Brasil, 1999).

5.3. Negociação direta entre os Estados-Partes

Caso não seja possível alcançar uma solução no âmbito do Conselho, o acordo prevê a realização de negociações diretas entre os Estados envolvidos. Esse segundo nível reafirma a centralidade do diálogo diplomático como instrumento de resolução de conflitos no Direito Internacional. A negociação direta permite maior flexibilidade e adaptação às especificidades

de cada controvérsia, inclusive quando envolvem interesses econômicos sensíveis ou disputas entre empresas aéreas. No entanto, também revela uma limitação estrutural: a solução do conflito permanece dependente da vontade política dos Estados, podendo resultar em impasses ou soluções assimétricas (Brasil, 1999).

5.4. Arbitragem como mecanismo decisório final

Na ausência de acordo por meio de negociações diretas, o Acordo de Fortaleza prevê o recurso à arbitragem internacional. Nesse caso, será constituída uma Comissão Arbitral composta por representantes dos Estados envolvidos e por um árbitro independente, que atuará como presidente da comissão (Brasil, 1999).

O procedimento arbitral apresenta características relevantes: prazo relativamente curto para decisão, natureza definitiva das decisões e obrigatoriedade de cumprimento. As decisões arbitrais são inapeláveis e devem ser executadas pelos Estados-Partes, podendo ensejar medidas restritivas em caso de descumprimento. Esse elemento confere maior efetividade ao sistema, funcionando como mecanismo de garantia última da observância do acordo (Brasil, 1999).

5.5. Limites institucionais do modelo adotado

Apesar da existência de um mecanismo formal de solução de controvérsias, o modelo adotado pelo Acordo de Fortaleza apresenta limites institucionais relevantes. O principal deles é a ausência de um tribunal permanente ou de um órgão supranacional com competência decisória vinculante. A solução de conflitos permanece, em grande medida, dependente da cooperação entre os Estados e da sua disposição em cumprir as decisões adotadas (Brasil, 1999).

A natureza recomendatória das decisões do Conselho e a priorização de mecanismos diplomáticos evidenciam um modelo de baixa institucionalização. Esse arranjo é coerente com a tradição do Mercosul, mas pode reduzir a previsibilidade e a uniformidade na aplicação das normas do acordo (Costa, 2025, p. 70-79). Outro limite importante reside no fato de que o sistema de solução de controvérsias não está plenamente integrado a um regime mais amplo de governança regional (Brasil, 1999).

O modelo de solução de controvérsia do Acordo de Fortaleza reflete uma tentativa de equilibrar cooperação intergovernamental e mecanismos de efetividade jurídica. De um lado privilegia-se o diálogo, a negociação e a coordenação institucional. De outro, admite-se a

arbitragem como instrumento de decisão final, capaz de assegurar o cumprimento das obrigações assumidas.

Assim como ocorre em outros aspectos de sua regulação, a solução de controvérsias não se orienta por um modelo plenamente integrado ou supranacional, mas por uma lógica intermediária, na qual a soberania estatal continua a desempenhar papel central. O sistema adotado pode ser compreendido como funcional, porém limitado. Ele permite a resolução de conflitos e oferece instrumentos formais de decisão, mas não alcança o grau de institucionalização necessário para garantir plena uniformidade e previsibilidade no âmbito do transporte aéreo sub-regional (Brasil, 1999).

O artigo 17 e seu anexo III demonstram que o Acordo de Fortaleza institui um modelo escalonado de solução de controvérsias, baseado na atuação do Conselho, na negociação direta e, em última instância, na arbitragem. Embora esse sistema represente um avanço em termos de formalização de conflitos, permanece condicionado por limitações institucionais que refletem a própria natureza intergovernamental do acordo e do processo de integração regional no Mercosul (Brasil, 1999).

6. CONCLUSÕES

A leitura jurídica do Acordo de Fortaleza evidencia um instrumento normativo orientado à criação de um espaço regulatório sub-regional capaz de ampliar a conectividade entre os países e fomentar a abertura de novos mercados aéreos. Ao viabilizar a operação de serviços em rotas não contempladas pelos acordos bilaterais, o acordo contribui para dinamizar fluxos econômicos, fortalecer a mobilidade regional e aproximar territórios historicamente desconectados. Representa um avanço relevante ao reconhecer o transporte aéreo como infraestrutura estratégica da integração regional, ainda que sua operacionalização permaneça, em grande medida, condicionada à lógica e aos incentivos do modelo bilateral.

O Acordo de Fortaleza foi construído por meio de uma política indireta de liberalização do mercado aéreo sul-americano. Atualmente, a mudança regulatória promovida no setor avançou para uma política de negociações dos Acordos de Céus Abertos (BID, 2017), principalmente numa dinâmica política bilateral.

No que tange ao desenvolvimento da aviação civil, o Acordo de Fortaleza insere-se no contexto das diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), de 2009, ao buscar

promover a integração dos serviços aéreos no âmbito da América do Sul. Por seu turno, o Plano Aeroviário Nacional 2024–2054 (PAN 2024) também se alinha a esses objetivos e o complementa, ao prever, entre suas finalidades, a melhoria da acessibilidade, da eficiência, da confiabilidade e da conectividade da aviação civil, bem como a maximização da segurança por meio dos serviços aéreos e das infraestruturas aeroportuárias e aeronáuticas.

A Agenda ConectAR, lançada pelo Ministério de Portos e Aeroportos, é um programa cujo objetivo central é consolidar um plano estratégico abrangente e multissetorial, capaz de criar as condições estruturais necessárias para a expansão sustentável e inclusiva da aviação civil brasileira. Essa política de Estado para a transformação da conectividade aérea brasileira adota três grandes eixos que se complementam em torno de um mesmo resultado: 1) incentivo à contestabilidade do mercado, 2) redução de custos operacionais e 3) promoção da estabilidade regulatória e da segurança jurídica (Brasil, 2026). Nesse contexto, o Acordo de Fortaleza insere-se no âmbito do Eixo 1, ao contribuir para o fortalecimento da conectividade regional e a implementação de serviços aéreos essenciais.

Esse potencial integrador convive com limitações estruturais significativas. O Acordo mantém a centralidade da soberania estatal e a dependência de autorizações nacionais para a operação dos serviços. A liberalização proposta é parcial e condicionada. O modelo adotado permanece ancorado em restrição da plena abertura do mercado.

Do ponto de vista institucional, apresenta avanços ao prever mecanismos de cooperação, harmonização normativa e intercâmbio de informações entre os Estados-Partes. Contudo, tais mecanismos são fragilizados pela ausência de estruturas supranacionais robustas e pela natureza predominantemente recomendatória das decisões do Conselho de Autoridades Aeronáuticas. A resolução de controvérsias continua dependente do diálogo diplomático e da vontade política dos Estados, o que compromete a efetividade das normas e a previsibilidade do sistema.

Configura-se como um instrumento ambivalente: ao mesmo tempo em que representa um passo relevante na construção de uma integração aérea regional, revela os limites de um modelo de regionalismo regulatório moderado, marcado pela fragmentação normativa e pela predominância da soberania estatal. Seu êxito depende da capacidade dos Estados de aprofundar a cooperação, reduzir assimetrias e avançar na construção de uma governança regional mais coesa. Caso contrário, o acordo tende a permanecer como uma iniciativa

importante, porém insuficiente para consolidar um mercado aéreo verdadeiramente integrado no Mercosul.

A efetividade do Acordo de Fortaleza também está diretamente relacionada à capacidade dos Estados-Partes de estruturar uma governança de dados robusta no setor aéreo. Embora o artigo 14 disponha sobre a produção e o intercâmbio de informações estatísticas a respeito do tráfego aéreo sub-regional, observa-se que tais mecanismos ainda não se concretizam de forma sistemática, o que compromete a transparência, o planejamento e a tomada de decisão baseada em evidências. Poderia apresentar um avanço institucional relevante, ao permitir a consolidação, padronização e análise de informações estratégicas. A ausência de produção e compartilhamento de dados revela, portanto, não apenas uma lacuna operacional, mas um limite estrutural da governança, indicando que o fortalecimento da integração aérea depende, também, da institucionalização de mecanismos eficientes de gestão da informação.

REFERÊNCIAS

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. **Agenda Conectar impulsiona a expansão da conectividade aérea nos próximos anos.** Brasília, 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2026/agenda-conectar-impulsiona-a-expansao-da-conectividade-aerea-nos-proximos-anos>.

Acesso em: 4 maio 2026

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. **Brasil e Bolívia assinam memorando que amplia voos e fortalece o transporte aéreo entre os países.** Brasília, 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2026/brasil-e-bolivia-assinam-memorando-que-amplia-voos-e-fortalece-transporte-aereo-entre-os-paises>. Acesso em: 4 maio 2026.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. **Estudo de Análise de Impacto Regulatório dos Acordos de Serviços Aéreos do Brasil – ASAS.** Brasília: ANAC, 2017, p. 55-58. Disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2017/anac-lanca-o-estudo-analise-de-impacto-regulatorio-dos-acordos-de-servicos-aereos-do-brasil-asas/estudo-de-air-dos-asas_web4.pdf. Acesso em: 01 jun. 2025.

BID. Banco Interamericano de Desenvolvimento. **Análise de impacto regulatório dos acordos de serviços aéreos do Brasil.** Rodrigo Ayres Padilha; Daniel Ramos Longo; Caio Marcello Monteiro Vianna; Talita Armborst; Esa Pekka Tapani Hottarainen; Reinaldo Fioravanti; Ancor Suarez Aleman; Carolina Lembo; Eduardo Café; Karisa Ribeiro; Rodrigo Cruvinel; Victor Gomes e Silva. Washington, DC: BID, 2017. (Monografia do BID, n. 514).

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Aprovado o Acordo de Serviços Aéreos Brasil - Grécia.** Brasília, 8 out. 2025. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes->

permanentes/credn/noticias/aprovado-o-acordo-de-servicos-aereos-brasil-grecia. Acesso em: 04 de Mai. 2026.

BRASIL. Decreto nº 3.045, de 5 de maio de 1999. **Promulga o Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Chile, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, celebrado em Fortaleza, em 17 de dezembro de 1996.** Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 6 maio 1999.

BRASIL. Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. **Aprova a Política Nacional de Aviação Civil – PNAC.** Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 19 fev. 2009. Disponível <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6780.htm>. em: 21 nov. 2024.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **Plano Aeroviário Nacional 2024.** Brasília: 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aereo/plano-aeroviario-nacional>. Acesso em: 14 jun. 2025.

BRASIL. Senado Federal. **Senado confirma acordo entre Brasil e Catar sobre companhias aéreas.** Brasília, 18 mar. 2026. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/audios/2026/03/senado-confirma-acordo-entre-brasil-e-catar-sobre-companhias-aereas>. Acesso em: 4 maio 2026.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **Agenda Conectar: uma política de Estado para o desenvolvimento da conectividade aérea brasileira.** Brasília, DF: Ministério de Portos e Aeroportos, 2026, Disponível em <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2026/03/governo-federal-lanca-politica-de-estado-para-transformacao-da-conectividade-aerea-brasileira/AgendaConectarv1.pdf> . Acesso em: 4 maio 2026.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **Portaria nº 605, de 5 de dezembro de 2024.** Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 5 dez. 2024. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-605-de-5-de-dezembro-de-2024-601096468>. Acesso em: 4 maio 2026.

CAMINO, Maria E. M. B.; MENCK, José T. M. **O espaço aéreo, as chamadas liberdades do ar e os respectivos atos internacionais submetidos ao poder legislativo entre 1988 e 2018.** Brasília: Câmara Legislativa, 2018.

COSTA, Ida Geovanna Medeiros da. **Céus abertos ou fechados? Uma perspectiva comparada decolonial para os acordos internacionais de serviços aéreos: a integração aérea multilateral da CAN e do MERCOSUL e dos bilaterais do Peru e Brasil.** 2025. 288 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade de Brasília, Brasília, 2025.

DEFOSSEZ, Delphine; LOPES, Inez. **Brazilian Civil Aviation Law.** 1ª Ed. Routledge: Taylor & Francis, 2026. 326 p.

DEMPSEY, Paul Stephen. **Public International Air Law.** Ed. McGill University, 2017. 1025 p.

DEFOSSEZ, Delphine. **The legal and regulatory aspects of Brazilian Air Liberalization: which changes are needed?.** 2020. 449 f. Tese (Doutorado em Direito) – Universidade de Brasília, Brasília, 2020.

FARIAS, Inez Lopes Matos Carneiro de. **Direitos humanos e comércio internacional.** 2006. 367 f. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

FAY, Claudia Musa. **Aviação comercial na América do Sul (1920–1941)**. Porto Alegre: Editora Fi, 2020.

FERREIRA, Carlos. **Brasil negocia flexibilização de acordo de serviços aéreos para fomentar voos diretos para a Irlanda**. Aeroin, 11 mar. 2026. Disponível em: https://aeroin.net/brasil-negocia-flexibilizacao-de-acordo-de-servicos-aereos-para-fomentar-voos-diretos-para-a-irlanda/?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 4 maio 2026.

LARA, Fabiano Teodoro de Rezende de; LEURQUIN, Pablo. **A integração dos transportes aéreos no Mercosul e a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil**. In: XX Congresso Nacional do CONPEDI, Vitória, Es. Anuais do XX Congresso Nacional do CONPEDI. Florianópolis: Fundação Boiteux, v. 1, p. 4797-4819, 2011.

LOPES, Inez. **O Direito Internacional Privado e a proteção do consumidor em serviços de transporte aéreo**. Dizer o Direito: o papel dos tribunais no século XXI, Atas do VII Congresso Internacional Direito na Lusofonia, UMinho Editora, p. 103-110, 2021.

LOUREIRO, S. A.; NOLETO, A. P. R.; DA SILVA SANTOS, L.; SILVA SANTOS JÚNIOR, J. B.; FONTES LIMA JÚNIOR, O. **O uso do método de revisão sistemática da literatura na pesquisa em logística, transportes e cadeia de suprimentos**. Transportes, v. 24, n. 1, p. 95-106, 2016.

MARINHO, Marcelo. **Participação brasileira no mercado de transporte aéreo sul-americano**. 2009. 175 f. Monografia (Especialização em Gestão da Aviação Civil) - Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

MIRANDA, Maria Bernadete. **Aspectos históricos da aviação civil brasileira**. Revista Virtual Direito Brasil, v. 8, n. 2, 2014.

MOREIRA, Kym Costa. **Acordos de Céus Abertos: uma análise da realidade brasileira**. 2016. 102 f. Monografia (Graduação). Faculdade de Ciências Jurídicas e Ciências Sociais. Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2016.

ROESSING, Ernesto. **Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul**. Revista Jurídica, Brasília, v. 9, n. 86, p. 114-133, Agosto-Setembro, 2007.

SILVA, Flademir Candido da. **A integração aérea do norte paranaense no Mercosul**. Scientia Iuris, v. 7, 2004.

TRUXAL, Steven. **Airspace sovereignty in the Chicago Regime: a reality check**. In: LEON, P. M. de, BUISSING, N. (Orgs.), Behind and Beyond the Chicago Convention: The Evolution of Aerial Sovereignty. The Netherlands: Kluwer Law International, 2019.

TRUXAL, Steven. **Economic and Environmental Regulation of International Aviation: From International to Global Governance**. Routledge, 2016.