

# IDENTIFICAÇÃO CIVIL DE TRIPULANTES: IMPLICAÇÕES NO DIREITO INTERNACIONAL SOB O FOCO DO PRINCÍPIO DA RECIPROCIDADE: QUESTÃO DE DIREITO OU QUESTÃO DE ESTADO?

Marco Antonio Bessa Soares<sup>†</sup>



Longe de buscar criar celeumas ou dogmas de quaisquer espécies, o objetivo deste estudo é trazer a lume a importância da rigorosa observância de normas de Direito Internacional, também aplicáveis aos atores presentes nas atividades aéreas.

Dando início ao que se propõe durante este, voltar-se-á um pouco no tempo reportando o fato ocorrido, no distante ano de 2004, que muito se falou e se destacou em toda mídia nacional, e reverberou na internacional, naquela ocasião. É certo que alguns devam estar se perguntando o porquê, de somente agora, já decorridos mais de seis anos, é que se venha dedicar estudo a tão longeva situação, ao que se responde sem restrições: as luzes dos holofotes já se apagaram e as fogueiras das emoções mais destemperadas, também já deram assento à razão. Daí, tão grande hiato.

O fato ocorreu de maneira ímpar, quando “desavisado” comandante de empresa aérea regular norte-americana<sup>1</sup> que fazia o voo AAL907, ao entrar em território<sup>2/3</sup> brasileiro, já

---

<sup>†</sup> Advogado em Vitória-ES

<sup>1</sup> NOTÍCIAS TERRA. Companhia paga multa e piloto volta hoje aos Estados Unidos.

<sup>2</sup> RAFFESTIN, C. *‘É essencial compreender bem que o espaço é anterior ao*

tendo deixado seu posto de comando na aeronave que trouxera ao Brasil com passageiros, foi instado pela Polícia Federal brasileira a passar por fichamento<sup>4</sup> de rotina decorrente de norma em vigor. Ao ato, houve por bem reagir de maneira repreensível, imprópria, desrespeitosa, jocosa e antagônica ao que prevê norma Constitucional<sup>5</sup>, cotejada com a inserta no art. 299 c/c art. 302, inc. II, alíneas “b” e “l”, do CBAer (Lei 7.565/86)<sup>6</sup>. Ao ser fotografado, colocou o dedo médio da mão direita em riste à frente do papel que segurava seu número de identificação (que se sabe internacionalmente se tratar de gesto obsceno). O fato lhe custou restrição da liberdade, vista a decretação de sua prisão por desacato, multa-fiança e sério mal estar no plano das Relações Diplomáticas entre o Brasil e os

---

*território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente [...] o ator 'territorializa' o espaço.*”

<sup>3</sup> ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE DIREITO AERONÁUTICO E ESPACIAL. “Art. 2º - Para os fins desta Convenção considera-se como território de um Estado, a extensão terrestre e as águas territoriais adjacentes, sob a soberania, jurisdição, proteção ou mandato do citado Estado.”

<sup>4</sup> PORFÍRIO, F. American Airlines é condenada por ofensa de comandante. Consultor Jurídico: 8 de junho de 2006.

<sup>5</sup> BRASIL. Senado Federal. Constituição da República Federativa do Brasil. inc. V, art. 4º: “A República Federativa do Brasil rege-se nas suas relações internacionais pelos seguintes princípios: V- igualdade entre os Estados;” e, art. 5º: “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: § 2º: “Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.”

<sup>6</sup> Lei 7.565/86, Art. 299: “Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos: II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves: b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial; l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;”

EUA.

Quadra ainda acrescentar à condição acima, o fato de que parte da tripulação que o acompanhava tivesse, naquela ocasião, se negado a passar pelo mesmo procedimento o qual, além da citada fotografia, determinava a identificação papiloscópica de cada um dos tripulantes, pois que, nos EUA, citada identificação também ocorre, mas, de forma rápida por utilização de equipamento eletrônico, ao contrário da que restou realizada pela autoridade policial brasileira neste caso em particular, o que pode, em tese, ter gerado o comportamento acintoso do piloto.

Seguindo o mesmo diapasão, reportagem publicada na *Veja on line*<sup>7</sup>, em 2004, noticiava que: *“(...) a Polícia Federal montou uma operação de improviso para fotografar e colher as impressões digitais dos americanos que desembarcam no país. Formaram-se filas e alguns deles esperaram até sete horas para ser fichados. Do ponto de vista técnico, o sistema americano de fichamento permite a realização da operação em poucos minutos e a criação de um banco de dados eletrônico de fácil acesso a respeito dos estrangeiros que circulam pelo país. Já o fichamento brasileiro, além de demorado é feito à maneira paleolítica de lambuzar os dedos dos fichados com tinta preta, totalmente inócuo.”*

Não obstante, uma vez presente o fato, releva questionar: o que leva um experiente Comandante de Linha Aérea Regular Internacional de uma empresa que é um dos ícones da aviação comercial civil dos EUA, e uma das referências mundiais no transporte aéreo, a agir da forma como agiu?

Mais ainda. O que o levou a crer que seu gesto “impensado (???)” não seria alvo de emblemático transtorno judicial-diplomático entre o Brasil e os EUA, e que as conseqüências de tal acabariam depondo, sobremaneira, e de

---

<sup>7</sup> WEINBERG, M. Brasil. Olho por olho, dedo por dedo. Revista Veja. *Veja on line*. Ed. 1836. 2004.

forma funesta, contra o mesmo, determinando a constrição de sua liberdade e apenamento com estipulação de fiança, e que “sua tripulação”, ou parte dela, tomando como ponto de referência seu agir, não adotaria o mesmo comportamento?

Cabe outro questionamento: será que o *modus agendi* do referido comandante, e de parte de sua tripulação, implicaria em algum tipo de infração prevista pela norma de Direito Aeronáutico, ou seria tangenciável àquelas normas insertas no campo do Direito Internacional?

A resposta que se busca, é o que vai-se analisar em conjunto. Para tanto, far-se-á rápido giro pela História, a fim de situar no tempo.

## A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL, A EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA E A NOVA VISÃO DO TRANSPORTE AÉREO MUNDIAL

Devido ao gradativo e constante progresso da sociedade mundial que tomou contornos mais assentes já a partir de meados do século XVIII na Inglaterra - principalmente devido, à Revolução Industrial caracterizou-se através de seus novéis meandros tecnológicos, os quais preponderaram e transpuseram os períodos pós-guerras mundiais (I e II GG). O homem, desfrutando, ora de suas benesses, se é que das Guerras existam, ora dos malefícios e “benefícios” destas advindos, foi instado a buscar uma melhor organização jurídico-legal para diversas atividades, incluindo-se a tais a atividade aérea, haja vista a nova ordem social internacional que passou a reclamar uma melhor aplicação das normas externas de conduta às relações jurídicas entre os povos.

Derivando-se daí e já desde o final do primeiro conflito mundial, restou observado que muito se houvera aprendido, não só sobre o viver em sociedade-Estado soberano, mas, também, entre diversos outros temas, acerca das aeronaves e

suas técnicas de vôo, decorrendo daí a utilização destas como meio de transporte comercial entre diversos Estados.

Como decorrência direta de tal constatação, e *“aliado a uma ampla quantidade de aeronaves e aviadores que se tornou disponível, novamente fez voltar as atenções para a potencial utilização dos aviões como meios de transporte comercial entre as mais diversas localidades. Foi com este pensamento que na Alemanha buscou-se explorar o transporte aéreo Comercial. De forma pioneira quanto à utilização de aeroplanos, em 5 de Fevereiro de 1919, a empresa Deutsche Luft Reederei inicia a ligação entre Berlim e Weimar com biplanos de 2 e 5 lugares. Esta ligação Berlim-Weimar é considerada como o primeiro serviço regular comercial de transporte aéreo de passageiros no mundo. Entretanto, o primeiro serviço aéreo internacional regular diário foi inaugurado em 25 de Agosto de 1919, por uma companhia inglesa chamada Air Transport & Travel Ltda., transportando um inglês de Londres para Paris em um de Havilland D.H.4A modificado para uso civil (Mondey, 1974).”*<sup>8</sup>

Não obstante o interesse sobremaneira focado na aviação civil que despontava, diversos problemas restavam sem solução, ocasionando, desta feita, um considerável atraso para o desenvolvimento do transporte aéreo, dentre eles os relacionados às características lingüísticas de cada Estado-Nação que viria a ser sobrevoado pelas aeronaves que solicitassem autorização para esse fim, cartas de navegação fora de um padrão passivo de ser entendido/utilizado por aqueles que delas fizessem uso, e, ainda, as indispensáveis formalidades e exigências assentes a cada país para manter íntegra sua idéia de soberania em sua porção de território.

## DO TRÁFEGO MARÍTIMO AO VOO DE SANTOS

---

<sup>8</sup> BRASIL. Ministério do Turismo. Observatório Embratur – FGV. Transporte aéreo internacional.

## DUMONT: NASCIMENTO DE UM NOVO TRÁFEGO, O AÉREO

Bem se sabe que mesmo antes de Santos Dumont alçar seu primeiro voo nos arredores de Paris (ainda que para os brasileiros não haja dúvida de que quem alçou o primeiro voo em um aparelho mais pesado que o ar, em 1906, tenha sido Alberto Santos Dumont), deve-se convir que, tanto a soberania dos Estados, como a soberania dos territórios a estes pertencentes eram tratados, sobremaneira através de relações internacionais polarizada por política até então sedimentada no transporte/tráfego marítimo.

Tanto é assim, que somente em 1919, através da Convenção de Paris, é que foram tratadas, mesmo que de forma superficial, algumas teorias acerca da utilização, aí sim, do espaço aéreo. Elas tinham equivalência e referências focadas no Direito Marítimo, que serviriam, depois, como fundamento exordial às pretensões de uso aeronáutico do espaço aéreo, sob a ótica de território e soberania das nações.

Não obstante, versa a certeza de que apesar de todos os Estados serem possuidores de um *espaço aéreo*, verdadeira não se faça a recíproca de que todos sejam possuidores de mar territorial, exurgindo hodiernamente daí, incontestemente, a importância do Direito Aeronáutico para todos os Estados, quer seja de forma isolada, quer seja no âmbito da sociedade internacional organizada.

Da supracitada Convenção de Paris de 1919, evidenciaram-se dois pontos relevantes a serem destacados os quais se posicionaram e seriam referenciais incontestes no espectro da aviação civil mundial, a saber: a) a criação da CINA – Comissão Internacional de Navegação Aérea, que é apontada pelos historiadores como sendo o embrião que: “*propiciaria o nascimento da Organização de Aviação Civil*

*Internacional, OACI, 25 anos depois*<sup>9</sup>; e “*a vitória da posição Britânica sobre a soberania do espaço aéreo em contrapartida às propostas de ‘livre sobrevoo’ defendidas, na época, pelos Franceses*”<sup>10</sup>.

No caso da CINA, como dito em linhas anteriores, foi sem embargo modelo do que viria a ser, depois, a mundialmente conhecida ICAO.

No que tange à segunda, *vitória da posição Inglesa sobre os Franceses* do livre sobrevôo e concomitante a este, o de *pouso técnico*, esses tiveram como pano de fundo referencial, o direito de passagem inocente, no(s) mar(es) territorial(is), bem como que o direito a pouso técnico, se fizesse derivar, em tempo seu, ao direito de ancoragem das embarcações, conforme se extrai e recomenda a leitura completa de brilhante artigo da lavra de Adherbal Meira de Mattos<sup>11</sup>.

Seguindo este “vortex” de legalidade, quadra registrar que os dois direitos – *de sobrevôo* e *de pouso técnico* – são direitos fundamentais e outorgados, de plano, às aeronaves comerciais de todas as partes.

Nos idos da década de 1920, reforçou-se a idéia fonte de uma organização mais proficiente do transporte aéreo mundial, com destaque às Convenções de Madri de 1926 (Convenção Ibero-Americana de Navegação Aérea); a de Havana, em 1928, que buscou dar uma maior amplitude aos direitos comerciais aéreos; e a de Varsóvia, em 1929. Esta última tinha como objetivo primaz disciplinar as responsabilidades das empresas aéreas, no trato de danos causados aos passageiros e corespectivamente a estes e suas bagagens. enfatizava ainda a formalização de documentos aéreos, padronização de regras, bilhetes de passagens que a tempo seu também serviram de referencial ao que hoje se conhece em nível de normatização

---

<sup>9</sup> Idem.

<sup>10</sup> Idem.

<sup>11</sup> MATTOS, Adherbal Meira. Direito aeroespacial e direito do mar. Revista Brasileira de Direito Aeroespacial. Número 92. Dezembro de 2009.

das atividades aéreas, aplicadas aos operadores/exploradores de aeronaves e aos envolvidos nessa atividade.

## A CONVENÇÃO DE CHICAGO

Caminhando um pouco mais na História, pouco antes do final da II Grande Guerra, seguindo a tendência observada após o primeiro grande conflito mundial, os EUA, vista a premente necessidade de nova readequação ao desenvolvimento aeronáutico, tratou de convocar a maior Convenção internacional de aviação civil, a *Convenção de Chicago*.

Nesse mesmo período de pós-guerra, resta sabido que os EUA se encontravam em posição extremamente privilegiada frente a outras nações e, uma vez encerrado o conflito, haveria sobra de aeronaves, tripulações, aeródromos e outros que se espalhavam o derredor do mundo e que a aviação constituía poderoso instrumento para o desenvolvimento econômico e o comércio entre os Estados.

Assim, dentre os novéis institutos que passaram a ser o que se pode chamar de “norte verdadeiro” das atividades aéreas, no ano de 1944 nascia, através da Convenção de Chicago<sup>12</sup>, o esboço daquela que viria a ser, em 1947, definitivamente conhecida como a OACI, uma das agências especializadas da ONU, cuja sede se encontra em Montreal, no Canadá, Convenção esta a qual os EUA são depositários e o Brasil um dos signatários.

Dentre os principais resultados alcançados através da Convenção de Chicago, depreendem-se: a) a ratificação da soberania do espaço aéreo; b) os países fariam acordos bilaterais, significando dizer que a proposta dos EUA de um ou vários acordos multilaterais, ao estilo céus abertos, não prevaleceu; c) a criação da ICAO, em substituição à CINA; d)

---

<sup>12</sup> BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. DAI: Divisão de Atos Internacionais. Decreto nº 21713 de 27 de agosto de 1946.



definição de uma gama de normas e recomendações de ordem técnica para disciplinar e padronizar as atividades aéreas internacionais. Paralelamente, ocorreram as criações de organismos de direito internacional privado especificamente para: empresas aéreas (IATA, International Air Transport Association), aeroportos (ACI, Airport Council International) e de consultoria (ATI, Air Transport Institut). A ICAO contaria, naquela ocasião, com a assinatura de mais de 50 países, entre eles o Brasil, que integra o 1º Grupo do Conselho (os mais desenvolvidos em aviação) desde a fundação em 1947.

Claro que como decorrência direta dessa nova ordem mundial no setor aeronáutico, se fizeram necessárias novas legislações que trouxessem ao mundo multifacetado das Relações Internacionais, também uma nova ordem jurídico-social aplicável às atividades aeronáuticas.

## ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE A APLICAÇÃO DA LEI NO ÂMBITO TERRITORIAL E EXTRATERRITORIAL

Em prosseguindo o estudo, bom ter-se noção que o operador do Direito sabe, ou pelo menos em tese deveria saber que, nos limítrofes do uso do Direito, vários princípios devem ser observados sob pena de se andar à margem da lei, mormente para sua aplicação conjunta, no espectro de “internacionalização”, ladeando-se a Tratados, Convenções e Acordos Internacionais, os quais reverberam em sua utilização no território em que ocorrem.

Mesmo que não seja o tema central do estudo, faz-se necessário trazer em comento algumas informações imprescindíveis para que seja melhor aproveitado seu conteúdo, particularmente por aqueles que não sejam detentores do conhecimento jurídico.

No Brasil, dentre várias fontes do direito, utilizou o

legislador pátrio a aplicação da doutrina da “*territorialidade moderada*”, fazendo valer desta feita, na esfera Cível, o *princípio da territorialidade* através dos arts. 8º e 9º, e o *da extraterritorialidade*, Art. 7º, 10, 12 e 17 da Lei de Introdução ao Código Civil.

No caso do primeiro (*territorialidade*), a norma se aplica apenas no território do Estado que a promulgou e, no segundo (*extraterritorialidade*), os Estados permitem que em seu território se apliquem, em certas hipóteses, normas estrangeiras, sendo imprescindível sabermos que o *princípio da territorialidade* seja a regra, havendo, claro, exceções a esta.

Bem, se de um lado, em área cível temos a aplicação do *princípio da territorialidade moderada*, em sede de Direito Penal temos o *princípio da territorialidade temperada*, onde o artigo 5º do CPB – Código Penal Brasileiro assevera que: “*aplica-se a lei brasileira, sem prejuízo de convenções, tratados e regras internacionais, ao crime cometido no território nacional*”.

De giro outro, e através do art. 7º do citado CPB, depreende-se o *princípio da extraterritorialidade*, que denota a possibilidade de aplicação da lei penal brasileira a fatos criminosos ocorridos no exterior.

Deste (*princípio da extraterritorialidade*), derivam os seguintes: a) da *nacionalidade ativa* – a lei nacional do autor do crime é aplicada em qualquer lugar que o crime tenha ocorrido; b) da *nacionalidade passiva* – vítima brasileira, quando a lei nacional tem interesse em punir o crime; c) da *defesa real* – prevalece a lei referente à nacionalidade do bem jurídico; d) *justiça universal* – a gravidade do crime ou natureza da lesão ao bem jurídico justifica a aplicação da pena pela lei nacional, independente de onde tenha sido praticado; e) da *representação e da bandeira* – a lei nacional aplica-se aos crimes cometidos no estrangeiro em aeronaves e embarcações privadas, desde que não julgados no local do crime.

A aplicação desses princípios, no CPB, se torna evidente da seguinte forma: a) no art. 7º, I, “a”, “b”, “c”, “d” adota-se o princípio da *defesa real*; b) no art. 7º, II, “a”, o da *justiça universal*; c) no art. 7º, II, “b”, o da *nacionalidade ativa*; d) no art. 7º, “c”, o da *representação*; e, e) no art. 7º, § 3º, o da *defesa real ou proteção*.

De turno seu, a *extraterritorialidade* pode ser: a) incondicionada (a lei brasileira não exige condições específicas); b) condicionada (a lei brasileira exige determinados requisitos).

Entre os requisitos aplicados aos casos de *extraterritorialidade condicionada*, se encontra o da entrada do agente em território nacional, como sói ser o caso em comento.

Arrematando o acima alinhado, e parafraseando o culto lecionar do Dr. Luiz Ivani de Amorim Araújo<sup>13</sup>, observa-se que o Código Brasileiro de Aeronáutica tenha consagrado a teoria da territorialidade ao “*estatuir, em seu art. II, que o nosso país ‘exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial’*”. Além disso, “*os atos que, originados de aeronave, produzirem efeito no Brasil, regem-se por suas leis, ainda que iniciados no território estrangeiro’ (art. 4º) e aqueles atos que, procedentes de aeronaves, tiverem início em nosso território, regulam-se pelo nosso ordenamento jurídico, observadas as leis do Estado em que causarem efeito (art. 5º).*”

Agora, com melhor noção acerca dos princípios *territorialidade/extraterritorialidade*, é de ser perguntado: mas qual o significado do princípio da extraterritorialidade para cumprimento de Leis, Convenções e Acordos Internacionais que permeiam o DI – Direito Internacional, e que se fazem exteriorizar?

---

<sup>13</sup> ARAÚJO, L.I. de A. Curso de direito aeronáutico. Rio de Janeiro: Forense, 1998, pp. 102-103.

## CONCEITO DE DIREITO INTERNACIONAL

Emprestando uma breve conceituação ao Direito Internacional, podemos dizer que seja o conjunto de normas que regula as *relações externas* dos atores que compõem a sociedade internacional. Estes atores, chamados sujeitos de direito internacional, são, principalmente, os *Estados nacionais*, embora a prática e a doutrina reconheçam também outros atores, como as *organizações internacionais*.

Ao contrário do que ocorre com a aplicação da *norma de Direito Interno* onde o Estado impõe a ordem jurídica interna e garante a sanção em caso de sua violação, numa nítida relação de subordinação, no *Direito Internacional*, a lei é aplicável aos Estados.

Neste sentido, extrai-se do lecionar de Mariângela Ariosi<sup>14</sup>: “*A dicotomia estabelecida pela independência entre o Direito internacional e o Direito interno tem levado a problemas doutrinários e práticos sem que se consiga chegar, todavia, a um consenso acerca da predominância de um Direito sobre o outro (...); pois, havendo um conflito entre uma fonte originária do Direito Internacional e uma de Direito Interno, qual delas deverá prevalecer? Vale ressaltar que há também os que digam que essa disputa doutrinária é irrelevante e inócua. Segundo Ross, tratar-se-ia de ‘disputa de palavras’.*”

Prossegue a citada Prof<sup>a</sup>. Ariosi<sup>15</sup> lecionando que: “*(...), são duas vertentes de análise principais para se estudar a relação entre o Direito internacional e o Direito interno: o dualista e o monista. A prima facie, pode-se dizer que o dualismo pressupõe que o Direito Internacional e o Direito interno são noções diferentes, pois estão respectivamente*

---

<sup>14</sup> ARIOSI, M. F. As relações entre o Direito Internacional e o Direito interno. Jusnavigandi. 2004.

<sup>15</sup> Idem.

*fundamentados em duas ordens: interna e externa. O monismo pressupõe que o Direito internacional e o Direito interno são elementos de uma única ordem jurídica e, sendo assim, haveria uma norma hierarquicamente superior regendo este único ordenamento. Esta teoria, ainda, apresenta duas posições: uma, que defende a primazia do Direito interno, e, outra, a primazia do Direito Internacional.”*

Citando Hildebrando Accioly, arremata a Prof<sup>ª</sup>. Mariângela Ariosi<sup>16</sup>, asseverando que: “*os Estados cumprem as normas derivadas do Direito Internacional, e são exceções, na atual sociedade internacional, aqueles Estados que ainda pretendem submeter o Direito Internacional ao seu Direito Interno (...). Nesta situação, a soberania nacional é utilizada como fundamento para autodeterminação do Estado em face o Direito Internacional.*”

Não obstante o embate pungente entre as citadas teorias: dualista e monista, força convir que a soberania nacional de cada Estado-Nação, seja o *plus* que fundamenta a idéia que se tem acerca da aplicabilidade do Direito Internacional.

## ATOS INTERNACIONAIS

Quando se trata das denominações emprestadas aos *atos internacionais* – Tratados, Convenções, Acordos e Protocolos, pode-se também asseverar que seja um sem par de variações que lhes são dados, principalmente porque tenham sofrido considerável evolução através dos tempos. Decorrente dessas denominações, deve-se, ainda que de forma sinóptica, defini-las.

Pode-se dizer com relação ao *Tratado*, que se reporta a um acordo resultante da convergência das vontades de dois ou mais sujeitos de *direito internacional*, formalizada num texto escrito, com o objetivo de produzir efeitos jurídicos no plano

---

<sup>16</sup> Idem.

internacional, derivando de escolha proveniente da Convenção de Viena que versa sobre o Direito dos Tratados de 1969, e é utilizada de forma genérica para designar um acordo internacional.

Na lição magistral do Ministro Francisco Rezek<sup>17</sup>, tem-se que: “*Tratado é acordo formal, concluído entre sujeitos de direito internacional público e destinado a produzir efeitos jurídicos.*”, faceando-se este a um ato bilateral ou multilateral ao qual se deseja atribuir especial relevância política, destacando-se nessa categoria, exemplificativamente, os tratados de paz e amizade, não proliferação de armas nucleares, de proibição de testes nucleares, etc.

Com relação à *Convenção*, pode-se reportar a essa, num nível similar de formalidade, como sendo passiva a designar atos multilaterais, oriundos de conferências internacionais e que versem assunto de interesse geral, se tratando de um tipo de instrumento internacional destinado a estabelecer normas para o comportamento dos Estados em uma gama cada vez maior de setores, podendo-se à mesma conceituar como sendo “*um acordo de vontades, em forma escrita, entre sujeitos de Direito Internacional, agindo nessa qualidade, regido pelo Direito Internacional, de que resulta a produção de efeitos jurídicos, qualquer que seja a sua denominação*”.<sup>18</sup>

Quanto aos Acordos, estes tomam feições próprias quando, de forma ampla são utilizados em negociações bilaterais de natureza política, econômica, comercial, científica e técnica, sendo expressão de uso livre e da alta incidência na prática internacional.

De outro giro, *Protocolo* se trata de “*um termo que tem sido usado nas mais diversas acepções, tanto para acordos bilaterais quanto para multilaterais. Aparece designando*

---

<sup>17</sup> REZEK, F. Direito dos tratados. Rio de Janeiro: Forense, 1984, p. 21.

<sup>18</sup> MARRAMA, R. M. Direito Internacional Público – Sumários 2003/2004, Convenções Internacionais: Conceito.

*acordos menos formais que os tratados, ou acordos complementares ou interpretativos de tratados ou convenções anteriores. É utilizado ainda para designar a ata final de uma conferência internacional. Tem sido usado, na prática diplomática brasileira, muitas vezes sob a forma de 'protocolo de intenções', para sinalizar um início de compromisso.*"<sup>19</sup>

Pode-se dessa forma aquilatar que os tratados, os acordos e as convenções, etc têm o condão de suas existências pautados na *"possibilidade de lapidar e cinzelar as arestas que, por ventura, existam ou venham a existir, sem que, com isto, produzam a ruptura ou a ferida que alguns comentadores detectam"*<sup>20</sup>.

## PRINCÍPIO DA REPROCIDADE

Quando da ocorrência do infeliz episódio, muito se focou e questionou acerca dos direitos humanos (se não se estava emprestando tratamento desumano e/ou mesmo degradante ao comandante e à sua tripulação); se não se tratava de revide, já que os EUA passaram a adotar essa prática de identificação de brasileiros que entravam nos EUA; se não teria sido a destemperança da Autoridade Policial somando-se a tal o despreparo da burocracia que, de longa data avassala e permeia os meandros da política brasileira, e outras expressões menos recomendáveis de uso nestas linhas de estudo.

Forçoso crer que parte dos envolvidos no episódio parecesse desconhecer, inclusive os mais ávidos por dar tratamento não isonômico às notícias que inundaram os noticiários na ocasião, o fato de que a Autoridade Policial Federal, em seu mister, estava cumprindo ordem exarada pelo MM. Juiz Federal da Seção Judiciária de Mato Grosso, Julier

---

<sup>19</sup> BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Denominações dos Atos Internacionais. Brasília: 2010

<sup>20</sup> SZKLAROWSKY, L. F. O princípio da reciprocidade. Revista Jusvigilantibus. Brasília: nov. 2004.

Sebastião da Silva, e que atendia a pedido de liminar requerida pelo MPF – Ministério Público Federal, em Ação Cautelar Inominada, determinando, por conseguinte, em seu *decisum*, fosse cumprido, na forma da aplicabilidade da norma internacional, o princípio da reciprocidade, para que fossem os americanos identificados.

A par disso, é bom saber que na aplicação do Direito Internacional, existem princípios norteadores das relações internacionais, dentre estes e em destaque, o da reciprocidade, que na lição de Carlos Roberto Husek<sup>21</sup>, assim se faça delinear: *“O princípio da reciprocidade é invocado como dos mais antigos no Direito Internacional. Tratados dos séculos XII e XIII dele já se utilizavam para justificar o cumprimento de normas. Tal princípio vem sendo aplicado tanto no caso de respeito às normas internacionais, quanto no de sua violação. Reciprocidade é medida de igualdade, que tem a finalidade de atingir o equilíbrio, agindo mais numa zona cinzenta entre o fato e o Direito, e possui natureza política.(...)Tem aspecto positivo quando estimula a concessão de vantagens jurídicas e é negativo quando usado para punir: o aspecto positivo deve prevalecer, caso contrário, ter-se-á o princípio em análise como instrumento de retaliação, de represália.”* (Grifou-se)

Seguindo-se o mesmo diapasão acerca do princípio da reciprocidade, o dantes citado Prof. de Escol, Leon Frejda Szklarowsky<sup>22</sup>, assim pontua a matéria em comentário: *“Também não se há de negar que um Estado pode exigir do outro a aplicação do princípio da reciprocidade em suas relações soberanas, independentemente de se enxergar nisso um atentado às relações econômicas ou comerciais, inclusive à indústria do turismo. Quem assim o vê, comete um grande*

---

<sup>21</sup> HUSEK, C. R. Identificação de brasileiros e americanos. Princípio da reciprocidade. Informativo da comunidade jurídica Damásio de Jesus. São Paulo, ano 1, n. 7, fev. 2004.

<sup>22</sup> SZKLAROWSKY, L. F. O princípio da reciprocidade. Revista Jusvigilantibus. Brasília: nov. 2004.



*equivoco e demonstra significativa ignorância, no que diz respeito às normas de convivência no âmbito internacional.”*

Agora que já se tem noção, mesmo que breve, acerca da representatividade das normas internacionais, inclusive princípios destas derivados, indispensáveis para observância e cumprimento, em âmbito interno e externo, pode-se retornar mais efetivamente ao caso.

## DA APLICAÇÃO DA PENA RESTRITIVA DE LIBERDADE AO COMANDANTE DA AERONAVE

A aplicação da punição pareada à infração criminal cometida pelo comandante da aeronave, quando o equipamento já havia sido desguarnecido de seu comando, e a repercussão de seu ato no mundo das Relações Internacionais, as quais observam como dantes explicitado, as normas de Direito Internacional e suas fontes, devem ser reveladas de maneira concreta. Para tanto, convém ser manejada a lição extraída de artigo da lavra do Dr. Hélio de Castro Farias<sup>23</sup>, a seguir:

*“AUTORIDADE DO COMANDANTE DE AERONAVE. Na década de 1960 foi cogitada pela OACI a elaboração de um texto para ser considerado como um ‘Estatuto Jurídico Internacional do Comandante de Aeronave’. Entretanto, a comunidade da aviação civil internacional à época concordou que as disposições existentes na Convenção de Tóquio - Convenção sobre infrações e outros atos cometidos a bordo das aeronaves - e em certos Anexos à Convenção da Aviação Civil Internacional eram suficientes para caracterizar a autoridade do Comandante de Aeronave. Assim tem-se: Convenção de Tóquio (14.09.63) - Capítulo III, artigos 5 a 10 tratam dos poderes do Comandante de Aeronave; Anexos 1, 2, 3, 6, 9, 11, 12 e 18 à Convenção da Aviação Civil*

---

<sup>23</sup> FARIAS, H. de C. Artigo: Noções elementares de Direito Aeronáutico. Rio de Janeiro: jul. 1999.

*Internacional definem o Comandante de Aeronave ('Pilot-in-command'), a qual é a seguinte: ('Pilot-in-command. The pilot responsible for the operation and safety of the aircraft during flight time')."*

De parte da redação supra transcrita, exorta límpido que exista através do(s) tratadista(s), uma preocupação reinante com a *responsabilidade do piloto quando em comando*, ligada à operação e segurança do equipamento durante o tempo de voo.

Não obstante, acrescente-se à condição acima versada, que não foi esquecido pelos mesmos tratadistas internacionais, o papel daquele(s) agente(s) que pratica(m) ato transgressor da norma geral, inclusive a criminal, qual sói ser o caso em estudo, mesmo quando já não mais seja(m) o(s) "*Pilot-in-command*", mas sim "cidadão(ões) comum(ns)" em território alienígena, o(s) qual(is) se sujeita(m) a implicações legais de todas as ordens, implementadas pelo vasto mundo do Direito Internacional.

Daí, logo convir que possam vir a ser imputadas ao comandante, como estrangeiro em território nacional, além daquelas infrações administrativas que reverberam diretamente sobre sua atuação em comando. Como por exemplo: *o preenchimento inexato de dados passivos de fiscalização, até ministrar instruções de voo sem ser portador de habilitação para esse fim, e infrações outras que declinam a certeza de que possam vir a impedir ou dificultar o exercício de atividades de agentes públicos credenciados quando em missão especial, ou mesmo que venham desobedecer às normas que regulam a entrada, permanência e a saída de estrangeiros*. De igual sorte poderão ser aplicadas ao(s) comandante(s), mesmo que já não se encontre(m) no comando da(s) aeronave(s), as normas gerais que regem o Direito, mormente o Internacional, pois que, se já não sob as normas regentes de sua responsabilização em comando, se faça(m) alcançar por norma(s) de aplicação

internacional, que reverbera(m) como fonte maior de aplicabilidade, sob a ótica da reciprocidade e juridicidade do cumprimento das leis pelos Estados.

Isso quer dizer que, uma vez em território estrangeiro e sob a soberania de um outro Estado, este(s) comandante(s), tal qual dito anteriormente, ficará(ão) adstrito(s) ao cumprimento, não só das normas que lhe sejam do ofício, como daquelas normas de direito interno/externo do(s) Estado -Nação(ões) no(s) qual(is) estiver(m) instalado(s).

Em sendo assim, fácil constatar-se que, embora tenha cumprido o comandante toda uma gama de normas afetas às operações aeronáuticas, inclusive em seu espectro extraterritorial, seu *modus agendi*, quando da efetivação do ato tido como obsceno, portanto transgressor da norma penal brasileira junto à Autoridade Policial Federal do Brasil que cumpria, *paripassu*, a ordem legal internacional assente ao princípio da reciprocidade (de promover a identificação civil do comandante). Este margeou o abismo negro do campo da ilicitude criminal, determinando desta feita a restrição de sua liberdade com a correspectiva arbitração de fiança para sua liberação, muito embora os responsáveis pela empresa aérea à qual era aquele empregado, tratassem de jungir, mormente junto à imprensa, uma situação de perfeita normalidade, inclusive no campo da Diplomacia Internacional.

Não obstante, ainda assim, e de forma efetiva, a anomalia da situação jurídico-diplomática já havia reverberado aos quatro cantos do mundo civilizado, particularmente porque o comandante, além de ser impedido de se manter no território brasileiro, foi mantido durante todo o período de sua estada no solo, restrito a uma área própria do aeroporto de Guarulhos, só deixando o local para ser apresentado à Justiça Federal da Capital Paulista.

Quadra ainda registrar que a tripulação que o acompanhava, e pelo que foi noticiado pela imprensa na

ocasião, apesar de não ter o mesmo destino do comandante (segregação de liberdade e aplicação de fiança para sua libertação), também acabou por ser impedida de adentrar o território Nacional e nele se manter,. Visto que, além de se rirem da “brincadeira”, aparentemente inofensiva aos seus olhos, mas que determinava uma representação jurídico-legal de extremada importância, particularmente porque potencializada por intermédio das medidas de segurança adotadas pelos Estados Unidos da América (EUA), no período pós 11 de setembro 2001, e determinava a identificação de estrangeiros, tenha demonstrado desprezo e desrespeito para com agentes públicos em missão oficial, até porque se recusaram a submissão da identificação fotográfica e papiloscópica.

Não fosse bastante a condição supracitada, também em ser lastreada a norma convencionada a partir da Convenção de Chicago, e que se reporta à uma infinidade de regras a serem obedecidas pelos atores que permeiam as atividades aeronáuticas como um todo, e que no pós 11 de setembro de 2001, assenhorou, mais ainda a segurança, e proteção da aviação civil internacional, recomendando-se maior atenção aos seus Anexos, que vêm, desde então, exigindo mais e mais, de tudo e de todos, inclusive das tripulações, a observância de uma nova sistemática adotada em prol dessa segurança.

Aliás, se faz de bom alvitre ser transcrita parte do Convenio sobre Aviación Civil Internacional<sup>24</sup> - Anexos 1 a 18, da ICAO, em Espanhol: *“Desde fines de 2002, en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación, se está auditando la aplicación de las disposiciones del Anexo 17 por los Estados contratantes. Además de ayudar a los Estados a mejorar sus sistemas de seguridad de la aviación detectando las deficiencias, proporcionando*

---

<sup>24</sup> ICAO – International Civil Aviation Organization. Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Anexos 1 a 18.

*recomendaciones adecuadas, se prevé que las auditorías suministrarán información valiosa con respecto a las disposiciones del Anexo 17.”*

A ser seguido este “*vortex*” de legalidade, se vê de logo que referido piloto não só tenha praticado o ato que feriu de morte normas de segurança estabelecidas pela própria ICAO, como de forma dinâmica levou a efeito infração de fundo criminal.

Em sendo assim, não é sem efeito ser dito que a infração cometida pelo comandante foi, aos olhos da legalidade fático-jurídica, com esteio criminal, passiva de apenamento ao mesmo, ainda que diversas vozes alienígenas tenham se levantado contra o *decisum* do magistrado que presidiu o feito instaurado inicialmente pela Autoridade Policial Federal em exercício no Aeroporto Internacional de Guarulhos.

Agindo da forma que agiu, o piloto foi além de seus misteres tocando o “fecundo” campo da soberania Nacional, gerando, desta feita, certo desconforto, em nível das Relações Internacionais entre o Brasil e os EUA, ainda que autoridades brasileiras do MRE – Ministério das Relações Exteriores tenham, em conjunto com órgãos da Diplomacia Americana, inclusive com pedido de desculpas da empresa empregadora do comandante, na ocasião, buscado minimizar seus efeitos maléficos.

Quadra também ser feito o reporte de que o Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, seja classificado como Internacional e, sendo assim, o primeiro pouso ou a última decolagem devem ser obrigatoriamente realizados a partir de aeroportos com essa classificação, conforme o art. 22, *caput*, do CBAer, muito embora não se esteja aqui afirmando que tenha sido este o primeiro ponto de pouso da aeronave, mas porque haja necessidade de “nacionalização” do vôo, procedendo-se às fiscalizações aduaneiras e outras inerentes à espécie, personificadas por autoridades em missão oficial.

Ora, a ser seguido este diapasão, reitere-se, a Autoridade Policial Federal, tão somente tratava de cumprir seu mister de fiscalização dentro das normas internacionais de segurança e do princípio da reciprocidade, e, por conseguinte, ao observar o ato obsceno e “hostil” aos bons costumes a ela dirigido, levado a efeito pelo citado comandante, utilizou-se aquela (Autoridade Policial Federal) do comando legal penal, para lhe dar ordem de prisão por desacato.

## TREINAMENTO DE TRIPULANTES

Por inafastável, vem à tona um novo questionamento: será que as empresa aéreas, além de científicarem suas tripulações com treinamentos até exaustivos, felizmente, acerca das técnicas de vôo, procedimentos a serem adotados em situações de emergência, CRM (Cockpit Resource Management/Gerenciamento dos Recursos de Cabine) e outros afetos à espécie, estariam trazendo, em condição paritária, informações acerca do seu *modus agendi* quando em solo estrangeiro, particularmente naquelas situações em que a cultura e as leis locais se façam cumprir com um rigor mais extremo, dada a ordem internacional fundada na extraterritorialidade?

Pensando assim, para assim questionar, pois se pareçam algumas matérias afetas ao Direito Aeronáutico, com repercussão na ordem legal Internacional, mercedoras de uma análise um pouco mais arraigada, eis que saiba-se, com pungente magnitude que, não obstante citada norma de Direito Aeronáutico determine tipos certos de infrações a serem imputadas aos atores que das atividades aeronáuticas se utilizem, algumas fiquem esquecidas nos bancos dos Aeroclubes e/ou Escolas de Aviação e outras, por certo, e pelo grau de extraterritorialidade e dificuldade de suas abordagens, ao menos sejam tratadas com a importância que merecem.

Afinal, pilotos foram feitos para voar do ponto A ao ponto B com segurança, seguindo regras de tráfego aéreo e demais normas que tangenciam seu ofício, e que disso não se afastem.

Entretanto, não se passa despercebido que algumas empresas almejando, como sói ser cediço no mundo dos negócios, o lucro (registre-se que não se está aqui a julgar certa ou errada a forma de agir dessas, muito embora saiba-se que se coloquem, assim agindo, a marginalia da lei, por vezes, e por certo não tão isoladamente, acabem deixando de observar condições básicas, inclusive afetas à segurança do vôo) fazem ganhar céus, aeronaves com certificados de aeronavegabilidade e CCF de aeronautas vencidos e não renovados no prazo de lei, manutenção deficiente, e outros de igual importância, deixando desta feita de cumprir o que a regra mestra de aviação preveja para ser cumprida à risca.

De lado e sorte outra, o *pilot in command* sabedor e conhecedor das suas responsabilidades no âmbito da operação e segurança do vôo – recebimento até entrega da aeronave -, muitas vezes, fazendo valer a vontade do operador/explorador em seu afã de ver seu status financeiro bater pelo menos em “empate técnico contábil” (débitos com créditos), alça voo colocando em xeque todo o conhecimento técnico adquirido por anos a fio, esquecendo-se por certo de suas responsabilidades no campo cível e criminal, além, é claro, daquelas já previstas em normas específicas afetas a esse tipo de atividade, e que dela decorrem.

Também não é sem efeito, que a boa representação de qualquer empresa, aérea ou não, denote não só a proficiência de seu agir conquanto pessoa jurídica, mas, de igual sorte, sinalize a coerência do *modus agendi* de seus prepostos, os quais, em seu nome, mesmo quando não mais investidos em seus misteres profissionais/ operacionais, tratam de agir com comedimento sem dar azo às suas próprias torpezas no campo da impessoalidade, mormente no campo das relações

internacionais.

Seguindo este diapasão, restou observado a partir do infeliz episódio, que o regramento internacional afeto ao tipo de abordagem feito ao comandante e à sua tripulação, se demonstrou totalmente desconhecido por estes, somatizando assim, o desagradável desfecho qual conhecido.

Dessa forma, entende-se que não seria incompatível à atividade do comandante, ser o mesmo, periodicamente, levado a saber quais procedimentos legais deverá promover quando da implementação de novos regramentos internacionais, eis que o caso em estudo seja somente a ponta de um iceberg de proporções desconhecidas, particularmente se partir da cultura de cada povo, dentro de sua soberania territorial.

Em assim sendo, o ato do comandante ao adentrar solo alienígena, no Brasil, sem se fazer conhecedor dos limítrofes que a lei interna e internacional impõe, poderia passar despercebido como sendo tão somente um gracejo que arrancaria risos de seus pares.

Assimetricamente, seu agir declinou um efeito um tanto quanto antagônico ao que, em tese, almejava, pois, não obstante tenha feito rir àqueles (tripulantes) num primeiro momento, fez exortar pungente, o também desconhecimento das referidas normas de Direito de sua parte e por parte dos tripulantes que o acompanhavam. Eis que, ao verem o seu comandante detido pelo ato, no mínimo juvenil, houveram por bem, a turno seu, não se submeterem a uma prévia identificação, determinando, por conseguinte, a proibição de sua entrada e manutenção no território Nacional.

Ao ser analisada por este prisma a questão, de logo se verifica que o comandante não tenha levado em consideração que estaria relegando a plano de somenos importância norma de conduta a ser usada por todos cidadãos, incluindo-se neste caso os tripulantes. Decorre daí a inafastabilidade da observância do princípio da reciprocidade, principalmente ao



adentrarem solo estrangeiro, em países que tenham acordos polarizados para entrada, saída e permanência de internacionais em seu(s) território(s).

## CONCLUSÃO

Conclui-se, do contexto, que o Direito Internacional se encontra devidamente normatizado no plano das relações entre os povos, e que se faz exortar por intermédio de atos jurídicos próprios que trazem consigo, entre outros tantos, o condão da territorialidade e extraterritorialidade, bem como princípios gerais de uso comum pela sociedade mundial organizada o que, de per si, determina seu cumprimento integral observando-se, é claro, os limites impostos pela legalidade firmada por países que auxiliam em sua formação, criando desta feita uma ampla regra de conduta para todos aqueles que adentrem solo alienígena.

Também se conclui que sob o foco do princípio da reciprocidade, a identificação civil de tripulantes, se trate de questão de direito e de estado, dadas suas implicações no campo do Direito Internacional, devendo ser tratada nos limítrofes da legalidade, seguida de perto pela razoabilidade da soberania dos Estados, e não como forma punitiva e/ou de represália a outros Estados.

Por fim, impende deixar patente que buscou-se demonstrar ao longo do estudo, que a norma internacional, vista suas constantes readequações/modificações, deve ser trazida a contento ao breve conhecimento, não só dos operadores e exploradores das atividades aeronáuticas, mas também das tripulações que àqueles representam quando em território alienígena, pois que determinem, em verdade, um complexo de variáveis para seu uso de maneira compatibilizada em terras estrangeiras, mormente após o fatídico 11 de setembro de 2001, que tornou esse mundo um tanto quanto

pior e mais pobre em questão de humanidade com relação àquele que até então se conhecia, e que deixar-se-á por vir aos filhos e netos.



## REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, L.I. de A. Curso de direito aeronáutico. Rio de Janeiro: Forense, 1998.
- ARIOSI, M. F. As relações entre o Direito Internacional e o Direito interno. Jusnavigandi. 2004. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=5940>>. Acesso em: 02 jun. 2010.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE DIREITO AERONÁUTICO E ESPACIAL. Textos de Direito Aeronáutico. Convenção de Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago). Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://sbda.org.br/textos/Convchic.rtf>>. Acesso em: 08 abr. 2010.
- BRASIL. Senado Federal. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: 2010. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/sf/legislacao/const/>>. Acesso em: 09 abr. 2010.
- BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. DAI: Divisão de Atos Internacionais. Decreto nº 21713 de 27 de agosto de 1946. Disponível em: <[http://www2.mre.gov.br/dai/m\\_21713\\_1946.htm](http://www2.mre.gov.br/dai/m_21713_1946.htm)>. Acesso em: 09 abr. 2010.
- BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Denominações dos Atos Internacionais. Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dai/003.html>>. Acesso em: 13

- abr. 2010.
- BRASIL. Ministério do Turismo. Observatório Embratur: FGV. Disponível em: <[http://www.braziltour.com/site/br/dados\\_fatos/conteudo/ver.php?in\\_secao=311&idConteudo=22](http://www.braziltour.com/site/br/dados_fatos/conteudo/ver.php?in_secao=311&idConteudo=22)>. Acesso, em 09 abr. 2010.
- BRASIL. Senado Federal. Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986. <<http://www6.senado.gov.br/sicon/ExecutaPesquisaBasica.action>>. Acesso em: 09 abr. de 2010.
- FARIAS, H. C. Noções elementares de Direito Aeronáutico. Rio de Janeiro: 1999. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/textos/textos.htm>>. Acesso em: 09 abr. 2010.
- HUSEK, C. R. Identificação de brasileiros e americanos. Princípio da reciprocidade. Informativo da comunidade jurídica damásio de Jesus. São Paulo, ano 1, n. 7, fev. 2004. Disponível em: <<http://jusvi.com/artigos/1812>>. Acesso em: 06 mai. 2010.
- ICAO – International Civil Aviation Organization. Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Anexos 1 a 18. Disponível em: <[http://www.icao.int/icao/net/anx/spanish/info/annexes\\_booklet\\_es.pdf](http://www.icao.int/icao/net/anx/spanish/info/annexes_booklet_es.pdf)>. Acesso em: 27 abr. 2010.
- MARRAMA, R. M.. Direito Internacional Público – Sumários desenvolvidos: 2003/2004. Convenções Internacionais: Conceito. Disponível em: <<http://docentes.por.ulusiada.pt/rmmarr/ConceitoConv4.pdf>>. Acesso em: 13 abr. 2010.
- MATTOS, A. M. Direito aeroespacial e direito do mar. Revista Brasileira de Direito Aeroespacial. Número 92. Dezembro de 2009. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1643.htm>>. Acesso em: 19 abr. 2010.

- NOTÍCIAS TERRA. Companhia paga multa e piloto volta hoje aos Estados Unidos. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/interna/0,,OI254421-EI306,00.html>>. Acesso em: 09 abr. 2010.
- PORFÍRIO, F. American Airlines é condenada por ofensa de comandante. Consultor Jurídico: 8 de junho de 2006. Disponível em: <[http://www.conjur.com.br/2006-jun-08/american\\_airlines\\_condenada\\_ofensa\\_comandante](http://www.conjur.com.br/2006-jun-08/american_airlines_condenada_ofensa_comandante)>. Acesso em: 29 de abr. 2010.
- RAFFESTIN, C. Por uma geografia do poder. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993, citado por Adilson Aparecido Bordo et al. As diferentes abordagens do conceito de território. Disponível em: <[http://www.temasemdebate.cnpm.embrapa.br/textos/051018\\_TERRITORIO\\_ESPACO\\_quarta.pdf](http://www.temasemdebate.cnpm.embrapa.br/textos/051018_TERRITORIO_ESPACO_quarta.pdf)>. Acesso em: 08 abr. 2010.
- REZEK, F. Direito dos tratados. Rio de Janeiro: Forense, 1984.
- SZKLAROWSKY, L. F. O princípio da reciprocidade. Revista Jusvigilantibus: 30/11/2004. Disponível em: <<http://jusvi.com/artigos/2571>>. Acesso em: 06 de mai. 2010.
- WEINBERG, M. Brasil. Olho por olho, dedo por dedo. Revista Veja on line. Ed. 1836. 2004. Disponível em: <[http://veja.abril.com.br/140104/p\\_046.html](http://veja.abril.com.br/140104/p_046.html)>. Acesso: 01 jun. 2010.