EJ NEWS – Revista Acadêmica da EJ Faculdade de Aviação Civil – Itápolis/SP - v. 1, n. 1, 2025, p. 86-109.
DOI: https://doi.org/10.63656/s578j713 –ISSN - 3085-7678 (online)

A IMPORTÂNCIA DA IATA PARA O TRANSPORTE AÉREO REGULAR MUNDIAL

THE IMPORTANCE OF IATA FOR GLOBAL REGULAR AIR TRANSPORT

José Henrique de Lima Freitas[1]
Felipe Pozzer de Souza[2]

RESUMO: O presente artigo tem o intuito de identificar e apresentar a importância da *International Air Transport Association* (IATA[3]) no cenário do transporte aéreo mundial para todos os interessados na aviação de maneira geral. Pelo fato do transporte de passageiros e cargas internacionalmente ser uma operação complexa, é muito importante a presença de uma associação para garantir os direitos e deveres de todos os interessados na operação. O trabalho foi realizado através de pesquisa explicativa-exploratória, por meio de pesquisa bibliográfica. E teve como conclusão a apresentação dos mecanismos e procedimentos realizados pela associação, para garantir a padronização do serviço do transporte aéreo em todo o mundo. Além disso, foi evidenciada a atuação na prática da IATA, através de notícias do setor aeronáutico.
Palavras-chave: IATA; Transporte Aéreo; Aviação Mundial; Transporte Internacional; Aviação Internacional.

ABSTRACT: This article aims to identify and present the importance of IATA in the world air transport scenario for all those interested in aviation in general. Due to the fact that the transport of passengers and cargo internationally are some complex operations, the presence of an association is very important to guarantee the rights and duties of all those interested in the operation. The work was carried out through explanatory-exploratory research, through bibliographic procedures and it concluded with the presentation of all the mechanisms and procedures carried out by the association, to ensure the standardization of the air transport service worldwide. In addition to exemplifying IATA's performance in practice, through news from the aeronautical sector.
Keywords: IATA; Air transport; World Aviation; International Shipping; International Aviation.

Introdução

O transporte de pessoas e de cargas é de suma importância para a humanidade e vem desenvolvendo-se com o passar dos anos. Primeiramente as pessoas transportavam suas coisas com a energia do próprio corpo; após isso passaram a usar a força animal para se locomover e carregar os objetos, aumentando a eficiência do transporte. No ano de 1804 foi feita a viagem inaugural da primeira locomotiva a vapor do mundo, chamada de "cavalo mecânico", que surgiu na Inglaterra e foi inventada por Richard Trevithick (1771- 1833). A partir de então os meios de transporte foram se desenvolvendo e atualmente existem seis modais principais de transporte que são: rodoviário; ferroviário; hidroviário; aeroviário; dutoviário e infoviário.

Após o fim da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), tendo em vista que os aviões de

[1]Graduado no Curso Superior de Pilotagem Professional de Aeronaves na Faculdade de Tecnologia em Aviação Civil, Itápolis/São Paulo. Contato: josehenrique.henrique.7773@outlook.com
[2] Graduado em Direito (Centro Universitário Estácio – Ribeirão Preto/SP); especialista em Direito Processual (Uninter – Ibitinga/SP); Docente da Faculdade de Tecnologia em Aviação Civil – EJ – Itápolis/SP. Contato: fepozzer@hotmail.com
[3]Associação Internacional de Transporte Aéreo

guerra não tinham mais nenhum propósito, passaram a ser utilizados para o transporte de carga e de pessoas. Com isso a aviação civil se desenvolveu de maneira exponencial, dando início ao transporte aeroviário internacional, que atualmente é um dos mais utilizados pela população, pois é o mais rápido e seguro. Em 1944, como o conflito já se aproximava do fim, antes de ter um grande aumento no transporte internacional de pessoas e cargas, os Estados Unidos da América convidaram seus aliados para a Convenção Internacional da Aviação Civil, que ocorreu em Chicago e teve como objetivo desenvolver a aviação civil internacional de forma segura e ordenada. Diante disso, em 1947, foi criada a *International Civil Aviation Organization* (ICAO[4] ou OACI), que era formada por uma agência especializada da Organização da Nações Unidas (ONU) que tem como função a manutenção e bom funcionamento da rede global de transporte aéreo.

Diante disso, no ano de 1945, cinquenta e sete países se uniram em Havana, Cuba e criaram a IATA, que tinha o intuito de tornar o transporte aéreo civil cada dia mais seguro e eficiente. Atualmente conta com cerca de 300 membros e 120 nações.

No Brasil, em 2022, foram registrados 82,2 milhões de passageiros e 429,6 mil toneladas de carga transportada no modal aéreo no transporte doméstico. Internacionalmente foram transportados 15,6 milhões de passageiros e 988,8 mil toneladas de carga. Isso ilustra a quantidade de passageiros e de carga que o setor aéreo movimenta não apenas no Brasil, mas também em todo o mundo.

A existência de uma organização para promover segurança, eficiência e sustentabilidade no transporte aeroviário mundial é de extrema importância. Nesse contexto, o presente trabalho tem o fito de apresentar a importância e o impacto da IATA no setor de transporte aéreo mundial, o motivo de sua criação e também o seu papel na sociedade contemporânea.

A pesquisa foi desenvolvida com metodologia de natureza exploratória e explicativa, com o objetivo de identificar e compreender a importância da IATA para a aviação civil. Para tanto, foi realizada uma pesquisa bibliográfica, com base em livros, artigos acadêmicos, publicações institucionais da própria IATA e da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Como complemento à fundamentação teórica, foi realizada uma entrevista semiestruturada com um piloto da aviação comercial que participou de uma Auditoria de

[4]Organização Internacional da Aviação Civil

Segurança Operacional da IATA (IOSA). O objetivo da entrevista foi coletar informações práticas e atuais sobre a atuação da IATA na padronização e segurança operacional das companhias aéreas, contribuindo para ilustrar, com base na experiência profissional, os impactos da associação no setor aéreo.

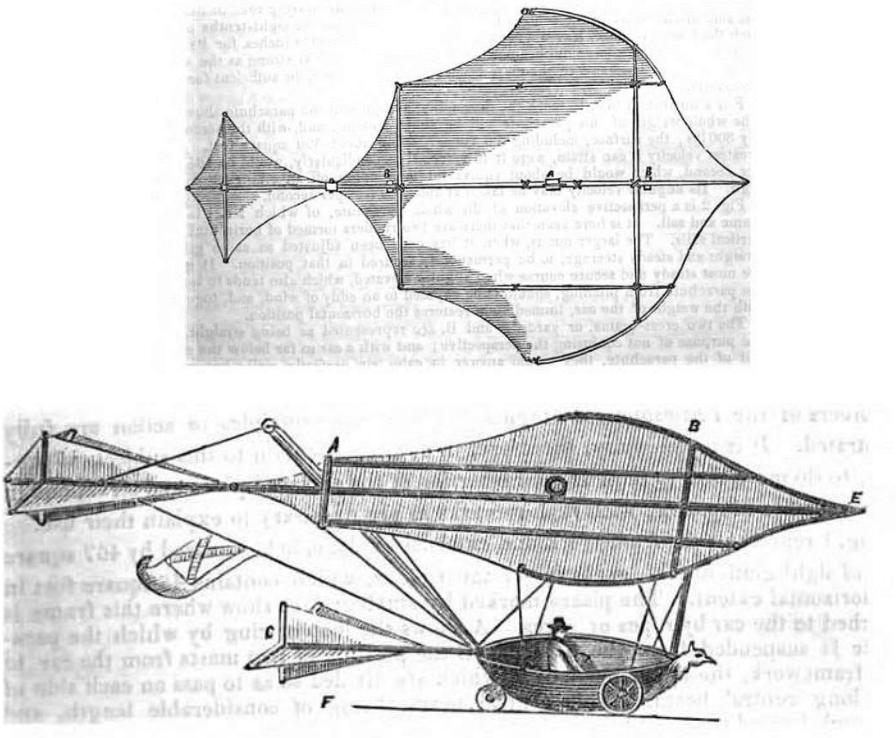
O público-alvo deste artigo são todas as pessoas que têm curiosidade sobre o transporte aéreo, os entusiastas da aviação e também os pilotos que atuam ou atuarão no setor de transporte aéreo.

1 A Aviação Civil – Breve Histórico

Durante toda a história da humanidade houve o sonho de voar. Durante a Idade Média, Leonardo di Ser Piero da Vinci (1452 –1519) foi o primeiro a desenvolver estudos relativos ao voo com fundamento científica e ele baseava-se no conceito de "bater as asas", assim como os pássaros fazem. "Leonardo da Vinci (1452 – 1519) foi outro personagem ilustre na galeria dos gênios na aviação; Da Vinci esboçou alguns projetos de artefatos voadores, ressaltou que, no futuro, com os materiais e o meio de propulsão adequada, aqueles engenhos certamente ganhariam os ares." (Palhares, 2002, p. 99)

Robert Hooke (1635 – 1703), físico e matemático inglês percebeu em 1655, que não seria possível voar como os pássaros e que o voo só seria possível com o auxílio de motor artificial. Entretanto o "Pai da Aeronáutica" foi o Sir George Cayley (1821 – 1895), o primeiro a desenvolver pesquisas sobre a aerodinâmica e a mecânica da arte de voar. Em 1799 ele já tinha compreendido a questão simples do voo mais pesado do que o ar, da sustentação deveria equilibrar o peso e o empuxo deveria superar o arrasto, a ser minimizado. Também definiu o formato básico de uma aeronave quando sugeriu que as asas de um aparelho voador deveriam ser fixas e que seria necessário instalar uma espécie de estabilizador para obter sucesso durante o voo. Cayley desenvolveu uma espécie de planador que em 1853, como ilustrado nas figuras 1 e 2, fez o primeiro voo registrado de uma aeronave de asa fixa transportando um adulto.

Figura 1 e Figura 2 - Planador do Sir George Cayley



Fonte: Bibby (2019)

Ele estava tão à frente do seu tempo em suas descobertas que "Uma pesquisa recente, de 2007, sugere que os esboços dos seus tempos de estudante podem indicar que ele já estava ciente dos princípios de um avião gerador de sustentação em 1792." (Bibby, 2019).

Com o passar dos anos os primeiros motores foram empregados em balões, que anteriormente eram esféricos e depois começaram a ser de forma mais alongada. A rápida evolução desses balões deu início aos dirigíveis, como por exemplos os Zeppelins. Em1886, com a invenção dos motores a combustão interna, os pioneiros da aviação começaram a criação dos aeroplanos, dos quais os mais conhecidos são o do brasileiro Alberto Santos Dumont (1873 – 1932) e os americanos irmãos Wright, WilburWright (1867 –1912) e Orville Wright (1871 –1948).

> Nos Estados Unidos, na cidade de Dayton, no Estado de Ohio, os irmãos Wilbur (1867-1912) e Orville (1871-1948) Wright, pesquisaram durante anos os fatores básicos de voo obtidos a partir de planadores projetados por eles próprios. No dia 17 de dezembro de 1903, finalmente, na cidade de Kittyhawak, no Estado da Carolina do Norte, conseguiram realizar, com sucesso, seu primeiro voo de modelo motorizado mais pesado do que o ar, veículo que levava o nome de Flyer. O primeiro voo durou cerca de doze segundos e, incentivados por este resultado, Wilbur e Orville, alternando-se no comando do Flyer, acabaram realizando mais quatro voos neste mesmo dia, totalizando cerca de cinquenta e nove segundos no ar. (Palhares, 2002, p. 102)

Após as experiências bem-sucedidas de ambos os pioneiros, a aviação começou a desenvolver-se de uma maneira consideravelmente rápida e surpreendente, com muitas mudanças e invenções inéditas que tinham o fito de melhorar as aeronaves e a segurança operacional delas.

O desenvolvimento das aeronaves não ocorreu apenas por ser um novo meio de transporte, mas também pelo fato de poderem ser usadas nas guerras. Durante o processo de evolução das aeronaves, elas passaram por vários períodos de desenvolvimento. O mais importante deles foi a Primeira Guerra Mundial (1914 – 1918), na qual exigiu-se dos projetistas a construção de aviões de ataque, de reconhecimento e até bombardeiros.

Após o fim da Primeira Grande Guerra, a aviação comercial e o transporte aéreo cresceram de maneira impressionante. Isso ocorreu devido aos aviões que foram desenvolvidos durante a Guerra e que depois do fim não tinham mais função militar. Os bombardeiros foram usados para o transporte de passageiros e cargas. A frequência dos voos transoceânicos aumentou, bem como os de longa distância devido aos grandes hidroaviões que eram utilizados para essas rotas, pelo fato de terem que fazer escalas por conta da baixa autonomia. Essas escalas eram feitas em pleno mar, próximo a navios de apoio.

1.1 O Transporte Aéreo Regular

Nesse contexto, durante o período entre guerras, começaram a ser fundadas empresas aéreas. A que mais se destacou nessa época foi a *Pan American Airways*, dos Estados Unidos. “Em 1939, a partir desse enorme desenvolvimento, a empresa americana *Pan Am* já possuía o monopólio das rotas oceânicas.” (Filburn, 2020)

Com o aumento do tamanho das aeronaves e consequentemente do tamanho dos motores, novos métodos de propulsão tiveram que ser desenvolvidos por conta da potência necessitada por essas aeronaves mais robustas. Os motores a reação já haviam sido desenvolvidos antes da Segunda Guerra Mundial, mas, devido à falta de métodos de produção eficazes e de materiais adequados, sua fabricação tornou-se inviável.

> Com a chegada da Segunda Guerra Mundial, os motores de combustão interna se mostraram limitados e insuficientes para fins militares, então novos estudos foram desenvolvidos e um amplo investimento financeiro e tecnológico acarretou no desenvolvimento de vários modelos que foram usados em aviões de combate e posteriormente modificados e adaptados para a aviação civil (Araújo, 2014)

Com o fim da Segunda Grande Guerra, as tecnologias desenvolvidas durante o

período, como motores, sistema de radares e sistema de navegação como *Non-Directional Beacon* (NDB) ou Radiofarol Não Direcional, *Very High Frequency Omnidirectional Range* (VOR) ou Radiofarol Onidirecional em VHF, *Instrument Landing System* (ILS) ou Sistema de Pouso por Instrumentos. Tudo isso foi utilizado pela aviação civil, até porque o avião se tornou o principal meio de transporte transatlântico. Com isso as companhias antigas cresceram e novas foram criadas, intensificando o tráfego aéreo.

Como as rotas internacionais passavam sobre vários países e saiam de lugares em que a aviação funcionava de um jeito e chegavam a lugares em que funcionava de outro, tornou-se necessária uma entidade para padronizar a aviação civil internacional, tanto no âmbito da operação em si que foi a criação da OACI, quanto no âmbito das companhias aéreas e seus serviços oferecidos para passageiros, cargas e mala postal. Foi nesse contexto que houve a criação da IATA.

2 Tratados e convenções internacionais que foram responsáveis pelo desenvolvimento do transporte aéreo internacional

O desenvolvimento da aviação tanto civil quanto militar durante a Primeira Guerra, fez com que surgisse a necessidade da regulamentação da aviação internacional. Os primeiros esforços diplomáticos para formular os princípios do direito internacional relativos à navegação aérea ocorreram na Conferência Internacional de Navegação Aérea de Paris, de 1910 e contou com a presença de 19 países da Europa.

Embora nessa conferência tenham sido tratados vários aspectos importantes para aviação, tais como aqueles relacionados ao certificado de aeronavegabilidade e as regras de tráfego aéreo, devido a divergências políticas, a conferência não se transformou em uma convenção internacional, mas os assuntos tratados naquele momento foram retomados após o fim da Primeira Guerra Mundial, na Convenção de Paris, em 1919.

A Convenção de Paris foi composta por 43 artigos relacionados a aspectos técnicos, operacionais e organizacionais da aviação civil e previu também a criação da Comissão Internacional de Navegação Aérea (CINA).

> A conquista mais importante da Convenção de Paris foi à criação do ICAN, que possuía poderes administrativos, legislativos, executivos e judiciais, além de ser um órgão consultivo e um centro de documentação. As disposições da Convenção passaram a fazer parte da legislação nacional dos Estados Contratantes e revelaram-se uma inspiração para o desenvolvimento do direito nacional na Europa, que até então era muito limitado. O trabalho

> da ICAN e das suas subcomissões revelou-se muito útil na elaboração dos anexos técnicos da Convenção de Chicago de 1944. (OACI, 2023)

Além disso, essa Comissão tinha a responsabilidade de manter contatos regulares com outras organizações interessadas na navegação aérea, a fim de estabelecer regras comuns de tráfego aéreo. Foi responsável por esboços dos anexos técnicos da Convenção de Chicago de 1944, que depois representariam a regulamentação mais importante da aviação civil internacional.

A Convenção de Paris foi a primeira tentativa bem-sucedida da regulamentação internacional da navegação aérea. Nela foi decidido sobre a questão da soberania do espaço aéreo, sendo acordado que cada país tinha total soberania sobre os seus territórios e águas, além de terem o direito de negar a entrada de aeronaves estrangeiras no seu espaço aéreo (OACI, 2023).

No ano de 1929 ocorreu a Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, mais conhecida como Convenção de Varsóvia que de acordo com o Decreto Nº 20.704 de 24 de novembro de 1931, teve como objetivo a regulamentação da imputação de responsabilidade em caso de acidentes relacionados ao transporte internacional de passageiros, bagagens e cargas remuneradas. Essa foi a primeira vez em que na esfera legal houve uma lei regendo a aviação internacional. A Convenção foi de extrema importância para o desenvolvimento do setor pelo fato de estabelecer vários princípios, que são fundamentais e que constituem a base do direito da aviação até os dias atuais.

> Esta Convenção obriga as transportadoras a emitirem bilhetes de passageiros; exige que as transportadoras emitam verificações de bagagem para bagagem despachada; cria um prazo de prescrição de 2 anos dentro do qual uma reclamação deve ser apresentada; e limita a responsabilidade da transportadora (máximo de 125.000 francos para danos pessoais; 250 francos por quilograma para bagagem e carga despachada; 5.000 francos para bagagem de mão de um viajante). Considera-se que os montantes que limitam a responsabilidade referem-se ao franco francês, composto por 65 miligramas de ouro com finura milésima 900, que pode ser convertido em qualquer moeda nacional em números redondos. A convenção de 1929 entrou em vigor em 13 de fevereiro de 1933. (OACI, 2023)

Com o passar dos anos foram adicionados protocolos de alteração, instrumentos suplementares, regras e regulamentos que, juntamente com a Convenção, formam o Sistema de Varsóvia (1929).

Considerando o contexto histórico em que foi assinada a Convenção de Varsóvia,

período da grande depressão americana com a crise de 1929 e por ser o momento em que estavam surgindo as primeiras companhias aéreas, os valores de indenização eram baixos, a forma e meio de pagamento condiziam com aquele período, entre outros mecanismos que não garantiam completamente os direitos dos passageiros, pois inviabilizaria o surgimento dessas companhias.

Para atualizar o sistema da Varsóvia, em Montreal, no ano de 1999, foi assinada uma nova convenção internacional, a Convenção de Montreal. Essa convenção contou com 121 Estados contratantes e entrou em vigor em 4 de novembro de 2003.

> Esta Convenção obriga as transportadoras a emitirem bilhetes de passageiros; exige que as transportadoras emitam verificações de bagagem para bagagem despachada; cria um prazo de prescrição de 2 anos dentro do qual uma reclamação deve ser apresentada; e limita a responsabilidade da transportadora (máximo de 125.000 francos para danos pessoais; 250 francos por quilograma para bagagem e carga despachada; 5.000 francos para bagagem de mão de um viajante). Considera-se que os montantes que limitam a responsabilidade referem-se ao franco francês, composto por 65 miligramas de ouro com finura milésima 900, que pode ser convertido em qualquer moeda nacional em números redondos. A convenção de 1929 entrou em vigor em 13 de fevereiro de 1933. de Montreal introduz um sistema de dois níveis. O primeiro nível inclui responsabilidade objetiva até 100.000 Direitos Especiais de Saque (DSE), independentemente de culpa da transportadora. O segundo nível baseia-se na presunção de culpa do transportador e não tem limite de responsabilidade. A nova Convenção inclui muitos outros elementos. (OACI, 2023)

A Convenção de Montreal é a mais recente e atualizada sobre o Direito Aeronáutico e também a que guarda os direitos dos passageiros e das cargas transportadas pelas companhias aéreas, principalmente em caso de acidentes e incidentes aeronáuticos.

2.1 A Convenção de Chicago e sua importância para criação da IATA

Pelo fato de algumas nações estarem interessadas em iniciar novos serviços aéreos internacionais comercial e regular, Franklin Delano Roosevelt (1882 – 1945), presidente dos Estados Unidos e Winston Leonard Spencer Churchill (1874 – 1965), primeiro-ministro da Inglaterra, discutiram a política da aviação pós-guerra e planejaram um tipo de organização das Nações Unidas para lidar com os aspectos da aviação civil internacional.

No dia 11 de setembro de 1944 os Estados Unidos convidaram 53 governos e 2 ministros (dinamarquês e tailandês), para uma conferência internacional da aviação civil, e tornar disposições do estabelecimento imediato de rotas e serviços aéreos mundiais provisórios; criar um conselho provisório com a tarefa de coletar, registrar e estudar dados

relativos à aviação civil internacional e fazer recomendações para a sua melhoria e discutir princípios e métodos a serem seguidos na adoção de uma convenção de aviação. (OACI, 2023)

Além disso, o então Presidente dos Estados Unidos, Rooselvelt tinha como meta a implementação de uma instituição que pudesse garantir a utilização do espaço aéreo para servir a humanidade e garantir a paz entre os países, já que os aviões eram armas de guerra. Sendo assim, o presidente Roosevelt convidou os países para o que seria a convenção internacional mais importante para a aviação.

> O convite do Presidente Roosevelt às nações do mundo acrescentava: "Não acredito que o mundo de hoje possa dar-se ao luxo de esperar vários anos pelas suas comunicações aéreas. Não há razão para que o faça. À medida que começamos a escrever um novo capítulo na lei fundamental do ar, lembremo-nos todos de que estamos empenhados numa grande tentativa de construir instituições duradouras de paz. Estes acordos de paz não podem ser postos em perigo por considerações mesquinhas ou enfraquecidos por medos infundados. Pelo contrário, com pleno reconhecimento da soberania e da lei jurídica igualdade de todas as nações, trabalhemos juntos para que o ar possa ser usado pela humanidade, para servir a humanidade." (OACI, 2023)

Em primeiro de novembro de 1944, no *The Stevens Hotel*, foi inaugurada a Convenção de Chicago, a qual se tornaria mais tarde a convenção mais importante da história da aviação civil e do transporte aéreo internacional, contando com a presença de cinquenta e duas nações. Somando todos os participantes diretos ou indiretos, resultaram num total de 955 pessoas.

Inicialmente a convenção criou quatro comitês técnicos com subcomitês adequados, que foram: Comitê I: Convenção Multilateral de Aviação e Órgão Aeronáutico Internacional; Comitê II: Normas e Procedimentos Técnicos; Comitê III: Rotas Aéreas Provisórias; e Comitê IV: Conselho Provisório. (OACI, 2023)

Os participantes consideraram os problemas da aviação civil internacional durante sete semanas e por conta de terem cerca de cinquenta e duas ideias e opiniões diferentes, o trabalho de entrar em um consenso foi árduo e custoso. O momento de maior tensão ocorreu no dia 20 de novembro, quando americanos e britânicos não entravam em um acordo sobre os problemas comerciais da aviação civil internacional.

> Discussões exaustivas revelaram que não foi possível encontrar uma fórmula única que satisfizesse todos os pontos de vista e todas as situações sobre a questão das liberdades aéreas e da frequência das operações. Os EUA propuseram então que acordos separados que incorporassem a medida em que as nações concederiam entre si direitos aéreos recíprocos, referidos

> como "Liberdades do Ar", fossem preparados pela Conferência e disponibilizados para assinaturas. (OACI, 2023)

Enfim, no dia 7 de dezembro de 1944, os países assinaram a Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), que previa a total soberania do território de cada Estado. Inicialmente indicou cinco liberdades do ar; estabeleceu o inglês como língua oficial da aviação, com a finalidade de estabelecer uma comunicação clara e eficiente entre os pilotos e os controladores de tráfego aéreo em todo o mundo, para garantir uma maior consciência situacional e ajudar a eficiência de operações seguras e eficientes. Teve como principal objetivo o desenvolvimento da aviação civil internacional de uma forma segura e ordenada, de modo que os serviços de transporte aéreo internacional fossem estabelecidos com base na igualdade de oportunidades e funcionasse de forma sólida e econômica em todo o mundo.

Naquele mesmo dia, durante a reunião plenária final, Adolf Augustus Berle (1895–1971) encerrou a Conferência com as seguintes palavras:

> Como resultado do trabalho destes e de muitos outros homens, quando deixarmos esta Conferência, podemos dizer aos nossos aviadores em todo o mundo, não que têm uma disputa jurídica e diplomática pela frente, mas que podem sair e pilotar as suas naves em serviço pacífico. Com humildade, devemos agradecer pela oportunidade de trabalhar nestes grandes assuntos. Ao dar esses agradecimentos, devemos lembrar que estas máquinas que voam ainda são guiadas por humanos e, nesse contexto, podemos ter justificativa para recordar as palavras de David, Rei, Capitão e Poeta: Se eu pegar as asas da manhã e habitar nos confins do mar, até lá a tua mão me guiará, e a tua destra me segurará." E acrescentou: "Nos conhecemos no século XVII no ar. Fechamos o século XX no ar. (OACI, 2023)

A Convenção de Chicago tornou-se a única instituição universal de direitos da aviação pública internacional, mostrou-se a conferência mais bem-sucedida, influente e produtiva da história da aviação civil internacional e foi responsável pela alta padronização que a aviação apresenta nos dias atuais. As figuras 3 e 4 ilustram, respectivamente, a sessão de aberta e a sessão final da Conferência de Chicago.

Figura 3 - Sessão de abertura da Conferência de Chicago no Grand Ballroom do Stevens Hotel, em 1º de novembro de 1944.



Fonte: OACI (2023)

Figura 4- Sessão plenária final no Grand Ballroom do Stevens Hotel, em 7 de dezembro de1944



Fonte: OACI (2023)

Após os fatos supracitados é de extrema importância a observação de que a OACI é um órgão internacional que foi criado pelos países e seus interesses em comum. Já a IATA é outro órgão internacional, mas que teve seu desenvolvimento realizado pelas companhias aéreas e seus interesses em comum. Entretanto, ambos trabalham em estreita colaboração com o objetivo de beneficiar o transporte aéreo e para que ele seja realizado cada vez de maneira mais segura e efetiva, visando sempre o bem-estar e qualidade de atendimento aos passageiros.

3 A Associação Internacional de Transporte Aéreo – IATA - Breve Histórico

Inicialmente a IATA era chamada de Associação Internacional de Tráfego Aéreo, sendo fundada em 28 de agosto de 1919, em Haia na Holanda. Esse foi seu nome até 1945,

quando em Havana, quarenta e uma companhias aéreas de trinta e um países se uniram para a Conferência Internacional de Operadores de Transporte Aéreo e fundaram a nova IATA, denominada Associação Internacional de Transporte Aéreo, como é denominada até os dias atuais

3.1 A Associação Internacional de Tráfego Aéreo

A antecessora da atual IATA, Associação Internacional de Transporte Aéreo, é a Associação Internacional de Tráfego Aéreo, que começou com apenas 5 companhias aéreas assinantes. Com o passar dos anos e o desenvolvimento do transporte aéreo internacional, essa associação foi crescendo gradativamente. Inicialmente suas atividades eram focadas em proporcionar um fórum para discussão e troca de ideias e experiências adquiridas pelos participantes. Em conjunto com isso também foram feitos esforços para estabelecer os primeiros procedimentos uniformes e normas industriais principalmente na abrangência nas áreas de tráfego, técnica, jurídica e contabilística. Por falta de necessidade aparente, as discussões sobre tarifas foram pouco realizadas. Até o ano de 1938 a IATA limitou-se apenas ao continente europeu, quando neste ano a *Pan American Airways* passou a fazer parte da associação, sendo a primeira companhia aérea fora da Europa a participar.

> Em muitos países, os serviços aéreos, nacionais ou internacionais, foram lançados durante 1919 de forma sustentada; o último ano é geralmente considerado o nascimento do transporte aéreo. Havia atividade de transporte aéreo suficiente em meados daquele ano, de modo que representantes de cinco empresas de transporte aéreo da Dinamarca, Alemanha, Grã-Bretanha, Noruega e Suécia se reuniram em Haia, Holanda, de 25 a 28 de agosto de 1919 e assinaram um acordo para formar Associação Internacional de Tráfego Aéreo (IATA). O objetivo expresso da IATA original, com o seu Escritório Central em Haia, era o estabelecimento da unidade na operação de rotas aéreas de organizações afiliadas cujos sistemas eram de importância internacional. (OACI, 2023)

Na época, a CINA tratava de todos os aspectos técnicos, operacionais e organizacionais da aviação civil e forneceu mecanismos para os atuais governos discutirem e padronizarem as instalações pelas quais eram responsáveis. Pelo fato de não existirem sistemas internacionais de comunicação de rádio, boletins meteorológicos, órgãos de controle de tráfego aéreo, era necessária a elaboração total desses procedimentos e também a atribuição de responsabilidades. Para o desenvolvimento dessas questões, a IATA e a CINA trabalharam juntas em todas as áreas técnicas que fossem necessárias.

No início as reuniões eram realizadas a cada semestre, com ênfase na padronização em

todas as áreas das operações aéreas. Essas reuniões funcionavam como uma comissão tratando dos assuntos que fossem surgindo devido à necessidade de estudo e de elaboração de relatórios para o desenvolvimento do tráfego aéreo internacional. Isso levou à criação de diversas comissões especializadas, sendo elas: tráfego; radiotelegrafia; exame legal; postal e dinheiro, o que levou à melhoria da eficiência organizacional da IATA e, após isso, a assembleia geral passou a ser anual. (OACI, 2023)

Durante a década de 1920, a IATA teve sua atenção voltada, principalmente, ao transporte de correio aéreo, que era a principal fonte de negócios das companhias aéreas. Devido a isso, a URSS convocou a primeira Conferência Internacional de Correio Aéreo, que aconteceu em Haia (Países Baixos), em setembro de 1927 e reconheceu as companhias aéreas como transportadoras postais oficialmente reconhecidas pelas IATA. Isso foi uma conquista pelo fato de que nesse cenário existia uma relutância considerável por parte de muitas administrações postais em confiar o seu correio ao novo modo de transporte.

> Na sequência da criação do Comité Postal na IATA, foram realizadas consultas diretas com a União Postal Universal (UPU) sobre muitas questões de interesse mútuo. Na década de 1930, foi dada atenção à organização de serviços de correio noturno e ligações durante todo o ano entre os países. (OACI, 2023)

O comitê Jurídico da IATA esteve ativamente envolvido no desenvolvimento dos instrumentos jurídicos internacionais realizados na Convenção de Varsóvia, que estabeleceu um padrão mundial eficaz, um limite superior internacionalmente aceito para a responsabilidade das companhias aéreas em caso de fatalidade de passageiros. Os procedimentos estabeleceram práticas básicas para as condições de transporte e documentos de trânsito. Posteriormente, na Convenção de Roma (1933), estabeleceram-se responsabilidades entre as companhias aéreas por danos a aeronaves em terra ou no ar e por danos a terceiros em terra.

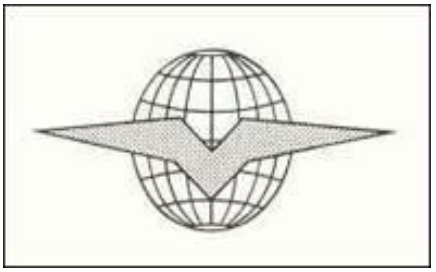
A coordenação de horários foi um tema de grande importância para a IATA, pelo fato de a frequência de voo ser relativamente baixa e cada empresa servir apenas a um número limitado de destinos. Nesse ponto a associação conseguiu progressos consideráveis através de reuniões regulares entre os membros, favorecendo, assim, os passageiros e até as companhias. Apesar do estabelecimento de tarifas não ser competência da IATA, medidas voluntárias foram propostas pelas companhias interessadas em determinadas rotas para o ajuste dessas tarifas, nas áreas operacionais e técnicas. Com isso grandes progressos foram alcançados no

estabelecimento de padrões industriais e procedimentos operacionais com vista a aumentar o desempenho, confiabilidade e a segurança. (OACI, 2023)

Durante a década de 1930, as companhias aéreas mundiais tiveram uma cooperação de extrema importância, que desenvolveu muitas normas técnicas e regulamentos de transporte aéreo comercial, que incluíram a padronização técnica de *cockpits*, prevenção de incêndios, aeroportos marítimos, acumulação de gelo e normas que regem a contabilidade de receitas e a gestão do tráfego.

A antiga IATA, em 1934, substituiu seu emblema (figura 5) por um novo (figura 6), que representava mais adequadamente o caráter aeronáutico, pacífico e internacional realizado pela associação.

Figura 5- Emblema inicial da IATA usado até 1934



Fonte: OACI (2023)

Figura 6- Emblema IATA usado de 1934 até o início dos anos 1950.



Fonte: OACI (2023)

Como os avanços tecnológicos desenvolvidos durante a Segunda Guerra Mundial e o desenvolvimento do transporte aéreo internacional, os países realizaram a Conferência Internacional da Aviação Civil em Chicago. A presença de diversas empresas aéreas nessa conferência foi o momento oportuno para a realização de uma reunião visando a organização de uma nova associação. Nela, Cuba fez o convite para a realização de uma reunião em Havana (Cuba), na primavera de 1945, para a realização de uma nova associação.

3.2 A Associação Internacional de Transporte Aéreo

Entre os dias 16 a 19 de abril de 1945, 41 companhias aéreas de 31 países se reuniram em Havana, Cuba, para a Conferência Internacional de Operadores de Transporte Aéreo e fundaram a nova IATA (denominada Associação Internacional de Transporte Aéreo). Tinham a missão de promover transporte aéreo seguro, regular e econômico para fornecer meios de colaboração entre as empresas de transportes e cooperar com a OACI. A IATA contribuiu para vários painéis técnicos da OACI, principalmente na elaboração de normas práticas para a aviação civil. A colaboração entre as duas organizações foi de maneira simples e eficaz para que efetuassem um trabalho em estreita união e promovessem o desenvolvimento da aviação civil internacional.

> O Comitê Jurídico da IATA manteve laços estreitos com a OACI, apresentando as opiniões da indústria aérea sobre convenções internacionais. Para garantir que a cooperação entre a IATA (que representa os operadores aéreos internacionais) e a ICAO (que representa os vários governos nacionais) seja simples e eficaz. (OACI, 2023)

No ano de 1947 foi criada uma câmara de compensação para faturamento e liquidação *interline*[5], de extrema importância para a padronização e simplificação de bilhetes, guias de transporte aéreo e outros documentos utilizados por passageiros, carga, aeroportos e agências de viagens. O trabalho técnico da IATA é supervisionado pelo seu Comité Técnico, cujas atividades podem ser agrupadas em diversas rubricas, tais como aviônica e telecomunicações, engenharia e ambiente, aeroportos, operações de voo, médica, facilitação e segurança.

No ano de 1950 a IATA trocou novamente seu emblema (figura 7), o qual foi usado até o ano de 1995, quando mudou novamente o emblema para o que é usado até os dias atuais (figura 8).

Figura 7- Emblema IATA do início dos anos 1950 até 1995.



Fonte: OACI (2023)

[5]É um acordo comercial entre duas companhias aéreas por meio do qual uma pode comercializar trechos da outra

Figura 8- Emblema IATA desde 1995.



Fonte: OACI (2023)

A IATA é um grupo comercial internacional de companhias aéreas e tem sua sede em Montreal, no Canadá. Ela fica próxima à OACI para que mantenham sempre uma relação estreita e de cooperação.

Atualmente a IATA conta com a participação de 318 companhias aéreas como membros, as principais no transporte de passageiros e carga do mundo, de mais 120 países diferentes, que representam 83% do tráfego aéreo mundial. Só em 2023, 19 companhias aéreas juntaram-se à associação. (IATA, 2023)

Com o passar dos anos até os dias atuais a IATA é de extrema importância na implementação dos padrões de segurança, proteção e sustentabilidade do setor de transporte aéreo mundial pelo fato de garantir o interesse dos passageiros e clientes, das companhias aéreas e também dos países, possibilitado pela relação com a OACI.

> Não há dúvida de que a IATA desempenha um papel vital para a indústria aérea. Embora as prioridades individuais tenham mudado consideravelmente com o passar do tempo, há uma procura crescente pelos serviços da Associação; o sistema de transporte aéreo internacional tornou-se um negócio altamente sofisticado e global. (OACI, 2023)

Antes da pandemia devido ao Covid-19, a aviação mundial apresentava grande crescimento e desenvolvimento, mas durante ela houve um grande impacto na economia mundial. Por conta disso a aviação quebrou a sinergia que apresentava anteriormente. No cenário atual é possível observar novamente um grande avanço no setor aeronáutico, desde a procura de passagens até a busca da mão de obra no setor. Com isso a IATA tem a missão de fazer com que a aviação internacional se desenvolva de maneira segura, eficiente, sustentável para que o tráfego aéreo internacional seja o mais interligado possível.

4. A Importância da IATA para a Aviação Civil na Atualidade

4.1 Mecanismos de Colaboração da IATA

A IATA tem como missão e objetivo: segurança e proteção - promovendo serviços

aéreos seguros confiáveis e protegidos; reconhecimento da indústria - alcançando o reconhecimento da importância do transporte aéreo no desenvolvimento social e econômico mundial; viabilidade financeira - ajudando a indústria a atingir níveis adequados de rentabilidade, otimizando receitas e minimizando custos (combustíveis, encargos e impostos); produtos e serviços - fornecendo produtos e serviços de alta qualidade e com boa relação custo-benefício exigidos pela indústria, que auxiliam as companhias aéreas a atender as necessidades do consumidor; padrões e procedimento - desenvolvendo padrões econômicos e ecológicos para facilitar as operações de transporte aéreo internacional; apoio à indústria - identificando e articulando posições comuns da indústria e apoiar a resolução de questões-chave da indústria (congestionamento, infraestruturas) (IATA,2023).

Entre os anos de 2000 e 2010, as companhias aéreas registraram um prejuízo de trezentos milhões de dólares, devido a uma série de crises e choques sucessivos, entre as quais terrorismo, ameaças pandêmicas, erupções vulcânicas, convulsões econômicas globais e um aumento sem precedentes no preço de custo dos combustíveis. A IATA tornou-se, assim, mais crucial do que nunca. Diante desse cenário a associação iniciou uma reestruturação completa da associação para aumentar a relevância e a sua velocidade na condução de grandes mudanças na indústria. As iniciativas foram as seguintes (IATA,2023):

•Auditoria de Segurança Operacional da IATA ou IATA *Operational Safety Audit* (IOSA): é um sistema de avaliação reconhecido e aceito internacionalmente, projetado para avaliar os sistemas de gerenciamento e controle operacional de uma companhia aérea, principal componente de uma estratégia abrangente que inclui auditorias, carga, operações de voo, infraestrutura, treinamento e coleta de dados. É referência da indústria em auditoria de segurança, contribuindo para melhorar o desempenho de segurança e fornecendo amplas medidas de redução de custos para as companhias aéreas. Esse programa é uma condição para adesão à IATA.

•Meio Ambiente: A IATA liderou o alinhamento de toda a indústria da aviação – companhias aéreas, aeroportos, fabricantes e prestadores de serviços de navegação aérea – em uma estratégia de longo prazo para alcançar um crescimento neutro em carbono até 2020 e reduzir as emissões de carbono da aviação pela metade até 2050.

•Simplificando os Negócios: em 2004, a IATA lançou essa iniciativa para usar a tecnologia para melhorar a conveniência do cliente e reduzir custos. Em 2008 alcançou 100% de emissão de bilhetes eletrônicos, um marco importante para a indústria. Outras iniciativas

de economia do setor vão desde cartões de embarque com código de barras até viagens rápidas, programa de melhoria de bagagem e frete eletrônico, serviços eletrônicos.

•Poupança: a IATA embarcou numa importante iniciativa para reduzir custos em toda a cadeia de valor do transporte aéreo, especialmente com fornecedores monopolistas. Em 2010, essa campanha contínua reivindicou poupanças da indústria superiores a 17 mil milhões de dólares.

•Financeiro: a IATA opera sistemas financeiros industriais que - liquidam mais de US$ 300 bilhões por ano, com uma taxa de sucesso superior a 99,99%. Os custos unitários deste sistema diminuíram em mais de 80% desde 2000.

Hodiernamente a IATA conta com os seguintes programas, políticas e iniciativas para apoiar a indústria do transporte aéreo:

•Carga: por conta de as companhias aéreas transportarem mais de 65,6 milhões de toneladas de mercadorias por ano, a IATA legisla o transporte de cargas perigosas, cargas vivas, cargas farmacêuticas e para a saúde, produtos perecíveis, carga digital e correio aéreo.

•Sustentabilidade: através do *EcoHub* (plataforma digital desenvolvida pela IATA) é possível ter acesso para gerenciamento, relatórios e conformidade de dados de sustentabilidade de companhias aéreas.

•Distribuição, Tributação: necessidade de descomoditizar canais de vendas de terceiros, de simplificar e melhorar a compra e a experiência de compra do cliente e de responder às novas exigências dos consumidores.

•Operações e Infraestrutura: padroniza, otimiza e também faz melhorias constantes em toda a operação e infraestrutura aérea ou terrestre, sendo elas, *slots* de aeroportos, infraestrutura de aeroportos, gestão do tráfego aéreo, operações terrestres, serviços de bagagens, serviços de combustível, operações técnicas, operações digitais de aeronaves, treinamento e licenciamento de pilotos e de mecânicos.

•Experiência e Política do Passageiro: desenvolve e cultiva parcerias para fortalecer a experiência completa dos passageiros, envolvendo companhias aéreas, governos, associações industriais e parceiros estratégicos em nível global, regional e local, a fim de identificar objetivos comuns e áreas com a intenção iniciar ou reforçar a colaboração existente.

•Segurança da aviação: é o principal objetivo da IATA e para isso ela adota programas e procedimentos de segurança harmonizados e reativos, baseados em dados, gestão de riscos e tecnologia eficiente, os quais são: Programa de Segurança do Operador de Aeronave ou *Aircraft Operator Security Program* (AOSP); Procedimentos Suplementares de Estação ou

Supplementary Station Procedures (SSPs); Análise do Comportamento; Segurança de carga; Licenças de identificação expiradas; Detecção de Explosivos em Segurança da Aviação; Ameaça interna; Reconhecimento mútuo de medidas; Declaração de segurança do passageiro.

•Segurança: garante uma segurança operacional para as companhias, principalmente através de auditoria, que geram reuniões de revisão dessas questões da empresa e uma avaliação da qualidade e conformidade na segurança da mesma, proporcionando uma maior segurança para os passageiros e para a empresa.

4.2 Atuação Prática da IATA

Nesse capítulo serão apresentadas algumas notícias, a fim de exemplificar a atuação da IATA na prática.

A figura 9 mostra o título de uma notícia, na qual a IATA pediu aos governos decisões baseadas em dados para gerenciar os riscos da COVID-19 ao reabrir as fronteiras para viagens internacionais. Estratégias sem quarentena permitiam a retomada das viagens internacionais com baixo risco de introdução de COVID-19 no destino da viagem (Flap Internacional, 2021)
.

Figura 9



Fonte: Flap Internacional (2021)

A figura 10 ilustra a divulgação dos dados sobre a demanda de 2022 de passageiros, apontando uma recuperação do setor do transporte aéreo. O número de passageiros pagantes

aumentou em 64,4% comparado aos dados de 2021. (Flap Internacional, 2023a)

Figura 10



Fonte: Flap Internacional (2023)

A figura 11 mostra a publicação do relatório de segurança da IATA, o qual apontou uma redução no número de acidentes aéreos em relação a 2021. O número de acidentes fatais reduziram de 7 no ano de 2021 e para 5 no ano de 2022. A taxa de acidentes fatais reduziu para 0,16 por milhão. (Flap Internacional, 2023b)

Figura 11



Fonte: Flap Internacional (2023)

As 3 notícias mostram como a IATA é importante para a operação do transporte aéreo mundial, desde o levantamento de dados estatísticos do setor até questões ligadas diretamente a segurança da operação aérea.

Através de uma entrevista realizada com o comandante Leonardo Alesson Soares de Araujo, que trabalhou em uma empresa aérea brasileira e participou de uma Auditoria de Segurança Operacional da IATA (IOSA), ele afirma que a auditoria tem o intuito de aumentar a eficiência e a qualidade operacioal da empresa. Para isso são exigidos uma série de treinamentos em todas as áreas da empresa, tais como setor de treinamentos, operacional, engenharia, pessoal de solo, entre outros. Cada auditor fica responsável por uma área especifica da empresa e para conseguir a aprovação é necessário que todas as áreas cumpram os requisitos obrigátorios de um *checklist*. Em relação aos pilotos, eles recebem treinamentos sobre cargas perigosas, desempenho da aeronave (*performance*), peso e balanceamento, situações adversas e operacões especiais. Também a padronização dos pilotos é mais elevada, o nível de cobrança em relação à segurança operacional é maior e todos os procedimentos da empresa são padronizados, garantindo maior segurança operacional e a cultura aeronáutica mais desenvolvida. Além disso, pelo fato de todos os envolvidos nas operações serem extremamente beneficiados com a adesão à IATA, ele acredita ser de grande importância a obtenção do certificado IOSA.

Considerações Finais

No decorrer deste estudo, observou-se que, pelo fato do transporte aéreo ter se desenvolvido de maneira muito rápida, principalmente nos períodos pós-guerras. Devido ao fato de as aeronaves não terem mais tanta utilidade militar e passarem a ser utilizadas pela aviação civil, cada vez mais o transporte aéreo foi evoluindo e se desenvolvendo.

Inicialmente o avião era visto como uma arma de guerra, por isso os países poderiam sobrevoar os territórios uns dos outros sem a autorização. Por isso eles começaram a se reunir com o intuito de regulamentar a aviação internacional para não correrem esse risco. Tratados e convenções foram realizadas durante anos, até que foi criada a OACI, que regulamenta a aviação internacional e foi de extrema importância para o desenvolvimento do transporte aéreo internacional.

Devido à grande complexibilidade na realização do transporte aéreo, além da OACI, que é uma entidade que defende os países, a IATA exerce um papel fundamental no transporte aéreo, pelo fato de promover serviços aéreos seguros, confiáveis, fornecer produtos e serviços de alta qualidade, visando o maior conforto e satisfação do cliente, através da alta padronização dos serviços aéreos. Além disso ela também tenta minimizar os custos das companhias aéreas possibilitando assim uma maior rentabilidade, sem que a segurança operacional seja colocada em risco e as próprias companhias possam investir na indústria aeronáutica, para que esta esteja em desenvolvimento contínuo, possibilitando o desenvolvimento do transporte aéreo de forma cada vez mais efetiva. Para isso ela adota a IOSA, que é uma auditoria realizada nas companhias aéreas que avalia os sistemas de gerenciamento e controle operacional dela.

Do ponto de vista econômico ela é responsável pela divulgação de relatórios que ilustram o cenário em que o transporte aéreo está inserido, possibilitando, assim, análises sobre o mercado aéreo, o que pode atrair investidores nesse setor. Em suma, ela divulga relatórios sobre a quantidade de passageiros para que as companhias possam fazer planos de expansão de rotas através dos dados divulgados pela IATA.

Pelo fato de representar as companhias aéreas, ela opera sempre em cooperação com a OACI, para que as companhias e os países possam entrar em um acordo sobre a exploração do setor aéreo que não prejudique nenhumas das partes interessadas. As companhias também devem prezar sempre pela padronização em suas operações, desde as infraestruturas de aeroportos, equipe de solo, pilotos, mecânicos e aeronaves. Em adição a isso ela também simplifica e melhora os meios de compra de passagens para que possam ser mais acessíveis ao

público, possibilitando um maior número de usuários do transporte aéreo, ligando, desse modo, mais pessoas a mais partes do mundo.

Além disso é importante ressaltar que as 3 maiores companhias aéreas que operam no Brasil, LATAM, GOL e AZUL, fazem parte da IATA, evidenciando que o transporte aéreo brasileiro tem uma elevada padronização. E também os principais aeroportos do Brasil são registrado pela IATA, garantindo a segurança, proteção, eficiência e funcionalidade desses aeroportos.

Referências

ARAÚJO, Daniel. **Motores a pistão aeronáuticos, um panorama**. 2014. Disponível em: https://autoentusiastas.com.br/2014/08/motores-a-pistao-aeronauticos-umpanorama/. Acesso em: 09 out. 2023.

ARAUJO, Leonardo Alesson Soares de. Entrevista do comandante – Leonardo Alesson Soares de Araujo. Entrevista concedida a José Henrique de Lima Freitas, nov. de 2023.

BIBBY, Miriam. Sir George Cayley, o pai da aeronáutica. **History UK,** 2019. Disponível em: https://www.historic-uk.com/HistoryUK/HistoryofBritain/Sir-George-Cayley/. Acesso em: 08 out. 2023.

BRASIL. Decreto Nº 20.704 de 24 de novembro de 1931. Promulga a Convenção de Varsóvia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d20704.htm. Acesso em: 27 de out. 2023.

FILBURN, Thomas. **Commercial Aviation in the Jet Era and the System that Make it Possible.** West Hartford: Springer, 2020.

FLAP INTERNACIONAL. IATA pede decisões baseadas em dados para garantir a liberdade de viajar. *Flap Internacional*, 2021. Disponível em: https://flapinternational.ig.com.br/aviacao-comercial/iata-pede-decisoes-baseadas-em-dados-para-garantir-a-liberdade-de-viajar/. Acesso em: 14 nov. 2023.

FLAP INTERNACIONAL. IATA divulga dados sobre a demanda de 2022 e aponta recuperação. *Flap Internacional*, 2023a. Disponível em: https://flapinternational.ig.com.br/aviacao-comercial/iata-divulga-dados-sobre-a-demanda-de-2022-e-aponta-recuperacao/. Acesso em: 14 nov. 2023.

FLAP INTERNACIONAL. IATA publica Relatório de Segurança para a Aviação de 2022. *Flap Internacional*, 2023b. Disponível em: https://flapinternational.ig.com.br/aviacao-comercial/iata-publica-relatorio-de-seguranca-para-a-aviacao-de-2022/. Acesso em: 14 nov. 2023.

INTERNATIONAL Air Transport Association. **IATA**, 2023. Disponível em: https://www.iata.org/. Acesso em: 28 out. 2023.

OACI - ORGANIZAÇÃO de Aviação Civil Internacional. **The 1919 Paris Convention:** The starting point for the regulation of air navigation, 2023. Disponível em: https://applications.icao.int/postalhistory/1919_the_paris_convention.htm. Acesso em 27 out. 2023.

OACI - ORGANIZAÇÃO de Aviação Civil Internacional. **1944:** The Chicago Conference, 2023. Disponível em: https://applications.icao.int/postalhistory/1944_the_chicago_convention.htm. Acesso em 27 out. 2023.

OACI - ORGANIZAÇÃO de Aviação Civil Internacional. **IATA - International Air Transport Association**, 2023. Disponível em: https:applications.icao.int/postalhistory/iata_international_air_transport_association.htm. Acesso em 27 out. 2023.

OACI - ORGANIZAÇÃO de Aviação Civil Internacional. **The Paris Convention of 1910:** The path to internationalism, 2023. Disponível em: https://applications.icao.int/postalhistory/1910_the_paris_convention.htm. Acesso em 27 out. 2023.

OACI - ORGANIZAÇÃO de Aviação Civil Internacional. **The Warsaw System on air carriers' liability**, 2023. Disponível em: https://https://applications.icao.int/postalhistory/the_warsaw_system_on_air_carriers_liability.htm. Acesso em 27 out. 2023.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.