

A importância da segurança na área restrita de um aeroporto – o caso de Viracopos

ANDRESSA SHEILA LOPES ROCHA - FATEC AMERICANA - mrsandressa_lopes@yahoo.com.br
MARCO ANSELMO DE GODOI PREZOTO – FATEC AMERICANA - marco.prezoto@fatec.sp.gov.br

RESUMO

A segurança aérea sempre foi tema de discussão dentro do transporte de cargas, bagagens e de passageiros. Desde os atentados de 11 de setembro de 2001, os envolvidos no transporte aéreo buscam criar normas e procedimentos aplicáveis ao transporte aéreo. O objetivo deste trabalho é apresentar a importância da segurança na área restrita de um aeroporto. Através de pesquisa em sites, artigos e notícias, foi realizado um levantamento de informações a respeito das normas e procedimentos relacionados ao tema segurança, utilizando o aeroporto internacional de Viracopos como caso para análise. O que se constatou é a existência de normas e procedimentos bem elaborados, porém não são infalíveis quando há o fator humano envolvido.

PALAVRAS-CHAVE: Segurança, Aeroportos, Área Restrita.

ABSTRACT

Air safety has always been a topic of discussion within cargo, baggage and passenger transport. Since those attended on September 11, 2001, those involved in air transportation seek to create rules and procedures applicable to air transportation. The purpose of this paper is to present the importance of security in the restricted area of an airport. Through research on websites, articles and news, a survey of information regarding the rules and procedures related to security was carried out, using the international airport of Viracopos as a case for analysis. What has been verified is the existence of well-prepared norms and procedures, but they are not infallible when there is the human factor involved.

Keywords: Security, Airport, Restricted Area.

1 INTRODUÇÃO

A Logística é um setor da gestão voltada para o planejamento da armazenagem, circulação e distribuição de materiais ou produtos. Quando se pensa na palavra logística, a primeira imagem lembrada é relacionada ao transporte, mas pode-se imaginar que logística envolve qualquer tipo de ação cujo objetivo é movimentar, desde o setor produtivo até os Recursos Humanos de uma empresa.

De acordo com BALLOU (2001, p.21):

A logística engloba todas as operações relacionadas com planejamento e controle de produção, movimentação eficaz de materiais, armazenagem, expedição, distribuição física, transporte e sistemas de comunicação, desde a origem até o consumo, com propósito de atender as exigências dos clientes.

São cinco os principais modais de transporte, modal ferroviário que é feito via ferrovias, modal rodoviário que utiliza rodovias, modal hidroviário que faz uso dos rios e mares, modal dutoviário que percorre dutos (tubos) e modal aeroviário operado por aeronaves. Este último, utilizado principalmente para transportar cargas de alto valor, é o modal de custo mais elevado em comparação aos outros mas possui suas vantagens, como dispor maior rapidez nas entregas urgentes, possibilitando a adoção da estratégia *just in time*, reduzir os custos de estoque, agilidade e segurança na movimentação da carga.

Geralmente os aeroportos localizam-se em grandes centros, sendo o transporte aéreo de fácil acesso pode representar um custo menor de transporte nas coletas e entregas se comparado com transporte marítimo por exemplo, pois os portos operam distantes dos principais mercados de produção e consumo.

Em condições normais de operação, o transporte aéreo é qualificado como confiável e acessível, mas é sensível ao extremo nos quesitos manutenção mecânica, tráfego congestionado e condições climáticas.

Esse trabalho tem por objetivo geral analisar o processo de acesso a área restrita do aeroporto e a confiança na sua segurança, verificando quais as principais dificuldades e as possíveis oportunidades de melhoria, buscando discorrer sobre o procedimento obrigatório de credenciamento para área restrita.

O Aeroporto de Viracopos em Campinas, considerado o principal aeroporto do interior de São Paulo e o segundo mais importante para o transporte de cargas na América Latina, atualmente administrado pela concessionário ABV Aeroportos Brasil Viracopos, foi inaugurado em 19 de Outubro de 1960 será a base desse trabalho.

A importância deste estudo é avaliar o nível operacional de segurança no quesito mencionado, por se tratar de um tema atual de grande curiosidade para as pessoas que viajam de avião, haja vista quase inexistir trabalhos abordando o assunto. Para os autores será a oportunidade de entender mais sobre um processo pouco conhecido pela maioria das pessoas, e assim poder dividir essa informação com toda a sociedade. Para a Instituição, será a oportunidade de poder contar com material relacionado ao transporte aéreo, que poderá ser utilizado em sala de aula e como base para novas pesquisas.

2 EMBASAMENTO TEÓRICO OU REVISÃO DA LITERATURA

A importância do transporte aéreo

Segundo KEEDI (2008) o transporte aéreo:

(...) tem pequena importância quando se trata de medição física de sua carga transportada, de pouco mais de 0,3%, tanto no Brasil quanto no mundo, mas adquire uma importância ímpar e quase inimaginável aos leigos quando a comparação com os demais modos é transferida para o campo valor.

Este modal embora possua espaço físico reduzido se comparado aos demais, seu espaço relativo é imenso se considerado a rotatividade do transporte, visto que em questão de horas alcança seu destino. Tal rapidez lhe confere excepcional vantagem de executar várias viagens com o mesmo *time* consumido em apenas

uma viagem nos demais modais, principalmente o marítimo, onde a contagem equivale a dezenas de percursos.

Dentro desta estrutura, existem também os terminais alfandegados para carga, chamados TECA, que são os armazéns disponíveis para movimentação e guarda das mercadorias de importação e exportação. O PNAVSEC (2010) define como área alfandegada os “locais destinados às atividades da Receita Federal do Brasil para fins de fiscalização aduaneira (...)”.

O ambiente aeroportuário opera em alto nível de segurança, o procedimento padrão possui fases distintas: *check-in* (identificação do viajante), inspeção de passageiro e bagagem pessoal, inspeção de bagagem despachada (carga) e segurança da aeronave no pátio de manobras, cada fase é vista como um filtro onde qualquer atividade suspeita pode ser identificada antes do embarque efetivo na aeronave.

Considerado um dos setores mais dinâmicos da economia mundial, desempenha relevante papel impulsionando as relações econômicas e o intercâmbio de mercadorias e pessoas interna e externamente entre nações.

A segurança aérea sempre gerou preocupação e após os acontecimentos fatídicos de 11 de Setembro de 2001 nos Estados Unidos da América, se intensificou gravemente, gerando a elaboração da Emenda 10 incluída no Anexo 17 da Convenção de Chicago que identifica novas formas de ameaça contra a Aviação Civil. O episódio do programa Mayday: Desastres Aéreos 11 de Setembro-Ataque ao Pentágono, discorre sobre os alertas eletrônicos emitidos desde o *check-in* até o embarque sobre os passageiros suspeitos, e etapa pós etapa os funcionários responsáveis pela checagem os deixaram passar, o episódio conclui que talvez os filtros não pudessem impedir o ataque mas que com certeza facilitaram o processo (DAILYMOTION).

Aeronaves

Basicamente as aeronaves dividem-se em três tipos: *all cargo* que destina-se exclusivamente ao transporte de cargas, *combi* que carrega carga no deck inferior e no superior ao fundo, ficando a dianteira destinada aos passageiros e *full pax* onde apenas o deck inferior é dedicado à cargas (VIEIRA, 2002).

Para o eficaz aproveitamento da capacidade das aeronaves, a unitização de cargas (*pallet* ou contêiner) é frequentemente utilizada, simplificando o manejo da carga, reduzindo os volumes soltos, minimizando riscos de furtos e danos por exposição a intempérie ou deslocamento dos volumes, “o manuseio em terra não representa exposição maior a danos que na fase de trânsito, e os roubos em aeroportos não são excessivos” BALLOU (2006).

Dados estatísticos de aeroportos

O ANUÁRIO CNT DO TRANSPORTE 2017 em seu item sobre o transporte aéreo de cargas, apresenta uma tabela com a evolução da quantidade de carga transportada no mercado doméstico entre os anos de 2004 e 2015, na qual pode-se constatar o crescimento deste tipo de modal onde em 2004 foram carregados 273.241 toneladas, em 2015 foram 357.129 tendo seu ápice no ano de 2011 com 413.196 toneladas. As companhias aéreas não possuem terminais próprios (de cargas e passageiros), estes são administrados no Brasil, por empresas privadas (aeroportos privatizados em forma de concessão) e pública através da Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária). O aeroporto de Viracopos está

em segundo lugar em contabilização de movimentação de carga no país, somando um fluxo de 198,8 mil toneladas em 2017.

Áreas de um Aeroporto

Um aeroporto divide-se em duas principais áreas, intituladas como LADO TERRESTRE (LADO TERRA) onde os elementos são as vias de acesso, posições de embarque e desembarque (meio-fio), estacionamentos e modais de conexão cujo acesso é de uso público e não controlado, e LADO AÉREO (LADO AR) onde os elementos são as zonas de decolagens, pousos, taxiamento de aeronaves e terrenos adjacentes onde o acesso é controlado.

As operações de embarque, desembarque e movimentação de mercadorias acontecem em zona denominada de acesso restrito dentro das dependências do aeroporto, neste contexto, o Decreto nº 7168 de 5 de Maio de 2010, em seu item XXV, define que a “Área Restrita de Segurança (ARS) é área do lado ar do aeroporto, identificada como área prioritária de risco, onde, além do controle de acesso, outros controles de segurança são aplicados (...)”.

O Brasil é um dos 191 países-membros da OACI (Organização de Aviação Civil Internacional), que desde 1944 é responsável por estabelecer normas, padrões e procedimentos no âmbito da segurança operacional, segurança contra atos de interferência ilícita e eficiência na operação aeroportuária.

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC, 2010) fornece diretrizes quanto a implantação de medidas de segurança visando garantir a integridade de tripulantes, passageiros, público em geral, pessoal de terra, aeronaves e instalações de aeroportos nacionais, preservando as operações da Aviação Civil contra atos ilegais em voo ou em solo.

O acesso à Área Restrita de Segurança (ARS) é permitido apenas para passageiros em eminente embarque, mediante bilhete emitido pela operadora aérea, tripulantes, veículos autorizados que trafegam nas áreas de pátio e mercadorias, e todo e qualquer funcionário que trabalhe na operação aeroportuária, tanto de passageiros como de cargas, estes últimos, portando a credencial aeroportuária “que é o crachá ou cartão de identificação de pessoas, expedido pela administração, de uso ostensivo e obrigatório nos aeroportos, para o controle de segurança da aviação civil” como define o item LIX do PNAVSEC (2010).

O trânsito de veículos só é permitido com a devida identificação e credenciamento, mediante inspeção de segurança prevista nas normas da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), qual estabelece ainda, que é de responsabilidade da administração aeroportuária prover os recursos necessários para treinamento na atividade de proteção da Aviação Civil para todas as pessoas que necessitem entrar nas ARS, exceto nos casos de acesso do efetivo da Polícia Federal. Estes canais de inspeção são controlados por profissionais AVSEC (Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita) treinados, denominados APACs (Agentes de Proteção da Aviação Civil) cuja função é identificar e prevenir que armas, explosivos, artefatos e materiais proibidos adentrem a ARS sem autorização, assim como devem inspecionar pessoas e também seus veículos abrindo portas e baús para verificação, fazendo uso de instrumentos de raio-x e detecção de metais com a tecnologia disponível.

2 DESENVOLVIMENTO DA TEMÁTICA

Em termos metodológicos, pretende-se coletar o máximo de informações do site oficial do aeroporto, assim como sites dos principais órgãos envolvidos, afim de analisar os procedimentos atuais. Essa pesquisa pode ser classificada como qualitativa com abordagem descritiva e explicativa com foco na pesquisa bibliográfica que visa adentrar e conhecer para melhor compreender. De acordo com GIL (1991), a pesquisa descritiva “tem como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis”, deste modo a pesquisa tende a esclarecer as relações sobre um assunto específico.

ANDRADE (2002), entende que a pesquisa explicativa é:

Um tipo de pesquisa mais complexa, pois, além de registrar, analisar, classificar e interpretar os fenômenos estudados, procura identificar seus fatores determinantes. A pesquisa tem por objetivo aprofundar o conhecimento da realidade, procurando a razão, o porquê das coisas e por esse motivo está mais sujeita a erros.

Destaca-se para elaboração deste trabalho a pesquisa bibliográfica, cujo suporte baseia-se em autores de livros, artigos científicos e acadêmicos, revistas e jornais. CERVO E BERVIAN (1983) definem a pesquisa bibliográfica como a que:

Explica um problema a partir de referências teóricas publicadas em documentos. Pode ser realizada independentemente ou como parte da pesquisa descritiva ou experimental. Ambos os casos buscam conhecer e analisar as contribuições culturais ou científicas do passado existentes sobre um determinado assunto, tema ou problema.

Percebe-se desta forma, que um tipo de pesquisa complementa o outro para embasamento teórico aprofundado, afim de obter conhecimento sobre o tema estudado.

O aeroporto de Viracopos voltou a ser notícia recentemente, ao registrar um roubo de aproximadamente 5 milhões em moeda estrangeira em 04 de Março de 2018. A ação surpreendeu pela ousadia dos meliantes ao invadir a área restrita de movimentação de aeronaves utilizando um carro dublê imitando os veículos oficiais de ronda da concessionária ABV, além deste, foram registrados mais seis ações deste nível nos últimos anos. Em Outubro de 2012, oito funcionários da companhia TAM Cargo foram rendidos e o bando armado com metralhadoras levou a carga de produtos APPLE avaliada em R\$3,9 milhões. Em Julho de 2014 um motorista foi alvo de criminosos ao sair de Viracopos com uma carga de eletrônicos no valor de R\$397,8 mil, já em Fevereiro de 2015, foram levados por volta de R\$11 milhões em processadores para celular por oito criminosos encapuzados e bem armados (G1).

Ainda em 2015, no mês de Abril, foi roubada uma carga de telefones estimada em R\$ 2,5 milhões, quando 11 homens trancaram três vítimas dentro do caminhão transportador e transferiram a carga para outro veículo após a coleta no aeroporto. No mês seguinte, em Maio, houve igual ação com prejuízo de R\$800 mil e em Setembro do mesmo ano, ladrões levaram R\$ 1 milhão em componentes eletrônicos agindo em emboscada de igual estilo (G1).

Viracopos não é exceção, o aeroporto do Galeão no Rio de Janeiro sofreu evento semelhante em 15 de Abril de 2018, onde funcionários do terminal de cargas

foram rendidos por bandidos armados e ainda vestidos com uniforme similar ao dos empregados, onde foi levado uma carga de celulares de última geração avaliada em 1 milhão de dólares. Em todos estes casos, a polícia que investigou não divulgou ter havido prisões ou recuperação dos produtos (G1).

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

O cartilha de credenciamento do Aeroporto Internacional de Viracopos em Campinas/SP, é um documento público disponível em seu site www.viracopos.com, que visa informar os tipos e as exigências para cada solicitação de credenciamento. Dentre os documentos que são obrigatórios para funcionários do aeroporto em questão, estão os certificados de realização dos cursos AVSEC (Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita) e o SGSO (Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional), citados na resolução nº 63 da ANAC, assim como documentação específica para autorização dos veículos.

Os funcionários que supervisionam movimentação de carga e serviço de proteção de carga precisam obter proveito nos cursos de carga aérea e artigos perigosos conforme as normativas da ANAC. Os canais de inspeção de veículos são equipados com portões de entrada e saída, sob confinamento, dilacerador de pneus automático e pessoal treinado para inspecionar os ocupantes e viaturas.

As resoluções da ANAC determinam normas para toda operação na área aeroportuária, com detalhamento sobre exigência de documentação, conteúdo dos cursos exigidos, capacitação da força de trabalho e responsabilidades dos órgãos envolvidos.

O aeródromo pode possuir áreas classificadas como sensíveis ou vulneráveis devido a extensão do terreno, são pontos onde há risco de invasão, para estes locais é designado apoio e monitoração redobrados.

Todo procedimento escrito, tais como as resoluções da ANAC, são decididos e executados por pessoas, neste quesito, pode-se afirmar que não são a prova de falhas. Embora exija-se uma série de itens para aprovação de acesso nas ARS, quando inserido neste ambiente, é ilusório prever as ações/intenções humanas. O painel SIPAER do Cenipa, demonstra no panorama de acidentes dos últimos 10 anos no Brasil, o item “Operador de Aeronave” com maior número de incidências, total de 2.156 casos. Trazendo este panorama para área interna de Viracopos, uma breve pesquisa boca a boca sobre a opinião dos funcionários do local sobre as ocorrências na área de cargas, ouve-se repetidamente que um leigo não saberia em que local, horário e tipo de carga estaria embarcando, sendo necessário obter informações de fontes internas (funcionário de VCP não identificado).

Para FERNÁNDEZ-ARÁOZ (2012) no trabalho, “todos nós esperamos ser recompensados de modo ao menos proporcional aos nossos esforços e realizações”, e para BERGAMINI (2015) “é praticamente impossível avaliar com precisão os esforços e as realizações humanas”. Ainda de acordo com BERGAMINI (2015) “toda generalização é perigosa quando se trata de pessoas”.

Pontua-se este item, devido as corriqueiras notícias sobre furtos nas ARS de grandes aeroportos, como Cumbica em São Paulo, que em 2017 registrou 132 casos de furtos de bagagem e outros tantos de violação, onde itens são levados de dentro das malas despachadas, ação que obviamente conta com o envolvimento de funcionários. Inclusive, o canal de televisão pago Discovery Channel lançou recentemente uma série chamada *Aeroporto: Área Restrita*, onde exhibe os

bastidores da operação do LADO AR, preservando as informações confidenciais (VEJA ONLINE).

Na pesquisa elaborada por ARCÚRIO (2016) para seu trabalho de graduação na Universidade de Brasília, dados levantados entre os anos de 2013 e 2014 em 18 aeroportos do Brasil, onde foram distribuídos questionários aos profissionais APAC's, com devida autorização e salvo a justa proporção, tiveram resultados consideráveis, que chamam a atenção para a ação do efetivo operacional nas respostas que deram para algumas questões, tais como:

10. Com que frequência utilizo o celular quando estou operando o equipamento de raios-X? **90%**
12. Com que frequência me coloco no lugar do passageiro e simplifico o processo de inspeção de segurança AVSEC? **51%**
13. Com que frequência permito o acesso de um item à ARS, mesmo havendo dúvida durante a inspeção no equipamento de raios-X sobre a existência de objetos proibidos? **87%**
17. Com base em minhas experiências, com que frequência realizo atividades não previstas nos procedimentos do posto de trabalho? **65%**

A pesquisa demonstra a alta incidência da tomada de decisão de cunho pessoal, onde não é possível uma interferência externa, a menos que seja monitorado de perto e a todo momento a execução do trabalho.

Diante deste cenário, acredita-se que o processo de credenciamento de acesso é confiável, pois exige além das documentações pessoais, comprovante de endereço e 4 tipos de antecedentes criminais. A dificuldade estaria em averiguar pessoas de outros Estados, já que é possível emitir um Registro Geral (RG) no estado de São Paulo com nova numeração.

A sugestão seria a contratação de uma empresa externa de Auditoria para realizar a revisão do procedimento passo a passo e constatar a eficácia do mesmo, assim como empresas de Investigação de fraudes, onde o foco é investigar funcionários, sócios, executivos e fornecedores em qualquer nível da organização em busca de intenções ilícitas. É possível ainda contratar empresa especializada em infiltrar agentes no meio do público alvo, em busca de ações e comentários que visam prejudicar a imagem da empresa ou seus funcionários.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo procurou abordar a importância da segurança na área restrita de um aeroporto. Constatou-se que o ambiente aeroportuário atua com os mais altos níveis de segurança operacional, regido por leis, normas e resoluções compartilhado por órgãos nacionais e internacionais, sendo um método dinâmico que está sempre em discussão, haja novos eventos ou incidentes aeronáuticos.

Que embora aparentemente falho, conforme pode ser evidenciado pelo número de acontecimentos relatados seja pela mídia, como por canais oficiais de informação, o processo de credenciamento de acesso para ARS como um todo é

rígido e seguro. Existem normas e procedimentos e aplicáveis e que são seguidos por todos os aeroportos sejam nacionais ou internacionais. O que a literatura e as notícias mencionam que os lapsos ocorrem invariavelmente quando pessoas desprezam as regras e procedimentos, permitindo dessa forma o desenvolvimento de problemas envolvendo furtos e roubos de cargas e bagagens dentro do espaço aeroportuário.

Os fatos demonstram que normas e procedimentos ainda são vulneráveis à ação humana o que evidencia a necessidade de se redobrar a atenção onde o elemento pessoas esta envolvido.

REFERÊNCIAS

Aeroporto Internacional de Viracopos – credenciamento. Disponível em: <<http://www.viracopos.com/o-aeroporto/credenciamento/>> Acesso em: 30 mar. 2018.

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, resolução nº 116, de 20 de Outubro de 2009. Dispõe sobre os serviços auxiliares ao transporte aéreo.

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, resolução nº 63, de 26 de Novembro de 2008. Aprova o Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil (PNIIVSEC).

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, RBAC nº 156, Emenda nº 00, dispõe sobre Segurança Operacional em Aeródromos – Operação, manutenção e resposta à emergência.

ANDRADE, M. M. de. **Como preparar trabalhos para cursos de pós-graduação: noções práticas**. 5ª. ed. São Paulo/SP: Atlas, 2002, p.20.

Anuário do Transporte. Transporte de cargas. Disponível em: <<http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2017/Aeroviario/4-6-/Transporte-de-cargas>> Acesso em: 26 mar. 2018.

BALLOU, R.H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial**. 5ª ed. Porto Alegre/SC: Bookman, 2006, p.156.

BALLOU, R.H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos – planejamento, organização e logística empresarial**. 4ª. ed. São Paulo/SP: Bookman, 2001, p.21.

BERGAMINI, CECÍLIA WHITAKER. **Psicologia aplicada à administração de empresas: psicologia do comportamento organizacional**. 5ª ed. São Paulo/SP: Atlas, 2015, p.16.

BERGAMINI, CECÍLIA WHITAKER. **Psicologia aplicada à administração de empresas: psicologia do comportamento organizacional**. 5ª ed. São Paulo/SP: Atlas, 2015, p.166.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. **Metodologia científica: para uso dos estudantes universitários**. São Paulo/SP: McGraw-Hill do Brasil, 1983, p.55.

Decreto nº 7.168, de 05 de Maio de 2010, sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).

DAILYMOTION. Disponível em: <<https://www.dailymotion.com/video/x52l4st>> Acesso em 25 abr. 2018.

FERNÁNDEZ-ARÁOZ, C. Grandes decisões sobre pessoas: porque são tão importantes, porque são tão difíceis e como você pode dominá-las a fundo. 3ª ed., tradução Beth Honorato, São Paulo/SP: DVS Editora, 2009, p.247.

GIL, A. C. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 3ª. ed. São Paulo/SP: Atlas, 1991, p.46.

G1 GLOBO.COM. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/viracopos-relembre-roubos-de-cargas-milionarias-que-passaram-pelo-aeroporto-em-campinas.ghtml>> Acesso em: 04 abr. 2018.

G1 GLOBO.COM. Disponível em: < <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/sindicarga-denuncia-roubo-de-cargas-avaliada-em-us-1-milhao-no-aeroporto-do-galeao.ghtml>> Acesso em: 23 abr. 2018.

KEEDI, SAMIR. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga: prática e exercícios**. 4ª.ed. São Paulo/SP: Aduaneiras, 2008, p.121.

OACI. Convention on International Civil Aviation. Disponível em: <<https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.Multilingual.pdf>> Acesso em: 02 Abr. 2018.

PAINEL CIPAER. Disponível em: <http://painelsipaer.cenipa.aer.mil.br/QvAJAXZfc/opensdoc.htm?document=SIGAER%2Fgia%2Fqvw%2Fpainel_sipaer.qvw&host=QVS%40cirros31-37&anonymous=true> Acesso em: 05 abr. 2018.

Portaria nº 26/GC5, de 09 de janeiro de 2003. Dispõe a implementação da 7ª Edição, de Abril de 2002 do Anexo 17 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

VEJA ONLINE-SP. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cultura-lazer/serie-discovery-aeroporto-area-restrita>> Acesso em: 08 abr. 2018.

VIEIRA, GUILHERME BERGMANN BORGES. **Transporte Internacional de Cargas**. 2ª.ed. São Paulo/SP: Aduaneiras, 2002, p.117.

"O conteúdo expresso no trabalho é de inteira responsabilidade do(s) autor(es)."