

## SUMARIO

<b>I. Introdução.....</b>	<b>Pags. 2 a 3</b>
<b>II. Condição Jurídica do Espaço Aéreo</b>	
a). Conceito e Delimitação do Espaço Aéreo.....	Pags. 4 a 12
b.- Espaço Aéreo Soberano e a Liberalização do Transporte Aéreo.....	Pags. 12 a 29
<b>III.- Espaço Aéreo de Cabo-Verde A FIR Oceânica do Sal.....</b>	<b>Pags. 29 a 45</b>
<b>IV.- Conclusão.....</b>	<b>Pags. 45 a 47</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>Pags. 48 a 50</b>

## I.- INTRODUÇÃO

A história da nossa civilização nos ensinou e demonstrou que o homem sapiens desde sempre sonhava e tentava por várias formas imitar os pássaros. Mais importante é que não obstante várias tentativas falhadas, continuou a sua caminhada, acreditando que era possível um dia fazer aquilo que as aves faziam ou ainda muito melhor.

A actividade humana esteve sempre e continuará no futuro procurando caminhos menos tortuosos para reduzir distâncias entre povos, descobrindo coisas e aprimorando realações humanas.

A regulação jurídica do espaço aéreo, a sua história ao longo dos tempos, nasceu precisamente da necessidade dos Estados procurarem formas eficazes e eficientes de ordenar juridicamente a utilização do espaço aéreo. Hoje é quase impensável viver na terra sem pensar na utilização ordenada, criteriosa e segura do espaço aéreo.

Assim, a regulação do espaço aéreo desde sempre constituiu e continua a constituir uma das maiores preocupações dos Estados soberanos.

É evidente que a procura da regulação jurídico-internacional do ar, veio a ter maior performance no Século XVIII com o aparecimento dos primeiros engenhos voadores. Em 1783 os irmãos Montgolfier construíram e fizeram elevar nos ares o primeiro engenho voador conhecido. Um ano apenas após o primeiro voo de balão, (1783), é promulgado em França a legislação aeronáutica (Decreto de 1784) que submetia os voos em Balão a autorização especial. Em 1895, Blanchard efectua o primeiro voo “internacional, a primeira travessia do Canal da Mancha. Vários acontecimentos tiveram lugar ainda muito antes do voo emblemático dos irmãos Wriggt, em 17 de Dezembro de 1903, com o seu Flyer I, no Estado de Carolina do Norte (EUA), utilizando um aeroplano.

Os primeiros trabalhos teóricos com alguma profundidade sobre a problemática do espaço aéreo foram desenvolvidos e publicados no início do século XX.

No entanto, é a Convenção de Paris de 1919 sobre a Navegação Aérea que consagra a teoria de soberania dos Estados sobre o espaço aéreo sobrejacente, retomada de forma mais aprofundada pela Convenção de Chicago de 1944 sobre a Aviação Civil Internacional.

Do primeiro voo realizado a 17 de Dezembro de 1903 até o dia de hoje, a problemática do *regime jurídico do Espaço Aéreo, as suas particularidades, a questão da sua delimitação, o espaço aéreo soberano e política de liberalização do transporte aéreo “cielos abertos”, “open skies”, a gestão das FIR’s*, cada vez mais, continuam actuais, envolvendo Estados e peritos internacionais do mundo de aeronáutica e não só, à procura de soluções para os problemas ainda existentes, aproximando estas soluções do desenvolvimento acelerado das actividades aeronáuticas, dos novos modelos de aeronaves, aliadas ao progresso tecnológico e ao permanente e tenaz labor de satisfação

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

3

da tranquilidade do passageiro, que estando no aeroporto ou numa aeronave a voar, sinta seguro.

Por opção e por limitação de espaço, não trataremos neste trabalho a problemática do **ESPAÇO AÉREO INTERNACIONAL “SPACE OMNIUM COMMUNIS”**, e assim como das particularidades do regime jurídico do espaço aéreo sobre estreitos internacionais penetrados pelas águas territoriais e corredores arquipelágicos.

Com efeito, vamos tentar no presente trabalho desenvolver estes temas, com um olhar atento naquilo que tem sido produzido até hoje sobre estas matérias, *sem perder de vista a natureza do mesmo e a sua limitação* e procurar dar de forma séria, a nossa opinião, tendo sempre presente que a regulação jurídica do espaço aéreo tem merecido muita atenção da comunidade jurídica internacional, da ICAO e fundamentalmente das Nações Unidas, em particular. Há um leque vasto de especialistas internacionais de vários continentes que dedicam diariamente a este propósito.

Deixaremos também, de forma particular, algumas considerações sobre o Espaço Aéreo Cabo-Verdiano, com enfoque para a questão da recuperação e desenvolvimento da FIR Oceânica do Sal, considerando a sua importância para a dinamização da aviação civil internacional, em segurança, nesta região.

Os Estados em todo o mundo, com apoio incondicional da ICAO (OACI) continuam a trabalhar para que a segurança da aviação civil internacional seja cada vez mais um *bem comum da humanidade* e que o passageiro sinta de facto que o transporte aéreo continua a ser o meio de locomoção mais seguro. Aliás, não é por caso que a Organização das Nações Unidas, (ONU), sob a iniciativa de OACI, apoiada pelo Governo de Canadá, em 1996, através da Resolução n.º 51/53, de 6 de Dezembro, reconheceu oficialmente o dia 7 de Dezembro, como o dia Internacional de Aviação Civil. Esta efeméride já vinha sendo comemorada desde 50-º Aniversário (1994) da assinatura da Convenção de Chicago, mas a institucionalização da mesma tem um objectivo maior- *gerar e reforçar a consciência mundial* sobre a importância da aviação civil internacional no desenvolvimento social e económico dos Estados e o papel da OACI no capítulo de *segurança, eficiência e regularidade do transporte aéreo*.

Não obstante um grande trabalho técnico-científico produzido à volta da regulação jurídica do espaço aéreo, ela continua de qualquer forma a ser um desafio à criatividade e à compreensão dos homens modernos, que devem saber lidar e gerir com muito cuidado um dos maiores problemas hodiernos que é a preservação do meio ambiente. A regulação do espaço aéreo, a sua gestão moderna estão intrinsecamente ligadas à preservação do meio ambiente.

O direito aeronáutico internacional tem a obrigação de criar e ajudar os sujeitos do direito internacional a encontrarem soluções actuais e globais para os problemas inerentes ao espaço aéreo e os seus efeitos no meio ambiente.

Aliás, *Videla Escalada*, Argentino e brilhante especialista do direito aeronáutico dizia em 1948, *que o direito internacional está condenado a desenvolver-se com a mesma velocidade do avião*.

## I. CONDIÇÃO JURÍDICA DO ESPAÇO AÉREO

### a).- Conceito e Delimitação do Espaço Aéreo

No roteiro histórico para se encontrar uma definição coerente e jurídica do Espaço Aéreo, o direito aéreo, aeronáutico ou ainda o direito de aviação desempenhou um papel importantíssimo.

A história do direito aéreo ou aeronáutico é tão antiga como a aviação.<sup>1</sup>

Ainda no início do século XX não existiam nas relações internacionais, princípios e normas jurídicas que regulassem as relações internacionais aéreas. Estas normas surgiram como resultado da influência do progresso técnico-científico no desenvolvimento do Direito Internacional.

---

<sup>1</sup> **LENA PAZ, Juan A.**, Compendio De Derecho Aeronautico, Editorial Plus Ultra, 5.ª Edición Actualizada, Buenos Aires, pags 25 e 26. “En 1884, los capitanes franceses Renard y Krebs demostraron con el dirigible “La France” que el hombre podía elevarse en el aire para seguir una ruta prefijada y regresar al punto de partida y cinco años después, en julio de 1889, se realizó en París, con motivo de la exposición universal efectuada ese año, un Congreso Internacional de Aeronáutica que incluyó en su programa de trabajo diversas cuestiones de derecho aéreo, tales como si deben los gobiernos comprometerse a instituir licencias de aeronáutica civil (brevets) y si corresponde aplicar el Derecho Marítimo en los casos de naufragio de aerostatos”. En 1901 FAUCHILLE publica su celebre trabajo sobre “El dominio aéreo y el regime jurídico de los aerostatos”, que constituye el primer intento doctrinario sobre temas de la disciplina, en el cual sostiene el principio de la libertad en el espacio aéreo e en 1909, se constituye en París el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, integrado por juristas de diversos países, con finalidad de “elaborar una legislación internacional conforme a las necesidades e intereses de la nueva locomoción”. En pos de tal objetivo, el Comité celebró con anterioridad a la Iª Guerra Mundial (1914-1918) tres congresos. París (1911), Ginebra (1912) y Frankfurt (1913), en los cuales se aprobaron varios artículos de un proyectado “Código del Aire” Internacional. Mayor interés presenta el Congreso Jurídico Internacional para la Locomoción Aérea realizado en Verona (Italia) en junio de 1910, que llegó a importantes conclusiones, entre las que cabe mencionar: a) que la atmósfera que domina el territorio y el mar territorial debía considerarse como atmósfera territorial sometida a la soberanía del Estado, y que la atmósfera que domina los territorios desocupados y el mar libre debía considerarse libre; que en el espacio territorial, el paso y circulación de las aeronaves debía ser libre, salvo las reglas de policía necesarias y el régimen jurídico inherente a la nacionalidad de las aeronaves; que las reglas de circulación de aeronaves en el espacio aéreo libre fueran determinadas por acuerdos internacionales; b) que cada aeronave debía tener una nacionalidad de la cual llevara marcas, y que el criterio para determinarla fuese el mismo en todos los Estados; c) que no se pudiera aterrizar en propiedades privadas más que bajo reserva de indemnizar los daños causados salvo en caso de necesidad, y que no se pusiesen obstáculos al aterrizaje, presumiéndose la necesidad salvo prueba en contrario. Paralelamente, el Instituto de Derecho Internacional de Ginebra y la “International Law Association” comienzan a tratar cuestiones de derecho aeronáutico en sus reuniones de trabajo; diversos Estados dictan las primeras regulaciones orgánicas en la materia (Francia y Reino Unido en 1911; Italia en 1914, así como varios Estados de los EE.UU. de América) e se suscriben los primeros acuerdos internacionales bilaterales (Estados Unidos y Canadá en 1910, Francia y Alemania en 1913).

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

5

O aparecimento de aeronaves capazes de realizar voos entre diferentes países ditou a necessidade de determinar o regime jurídico do espaço aéreo sobre o território terrestre e aquático de cada estado e de se elaborar regras de voos.

E nesta linha cronológica de ideias e factos, segundo o Mestre **José Pina Delgado**, In Guião da I Sessão do Cursos de Pós- Graduação em Direito Aéreo, página 4, 2012, “a dinamização da regulação jurídico-internacional do ar, somente começou a ocorrer naturalmente como surgimento da possibilidade de locomoção por via área, ou seja, a partir do Século XVIII e com maior intensidade a partir do Século XX, designadamente através de balões, dirigíveis Zepellins e, por fim, com a utilização de aeroplanos que se seguiu ao voo dos irmãos Wright em 1903. Os primeiros, como se sabe pilotados pelos irmãos Montegolfier em 1783, vão justificar a aprovação de regulamento administrativo a condicionar o sobrevoos de balões em áreas urbanas de Paris a autorização policial. No fim do Século XIX, a Conferência sobre Direito de Guerra de Haia já tentava regular a utilização de balões em situação de conflito armado internacional, algo que já se tinha tornado comum no sector militar, principalmente como meio de obtenção de informações e reconhecimento militar, e a Conferência de Paris de 1910, as primeiras diligências para se encontrar regras abrangentes para o sector”.

O direito Internacional aéreo ou aeronáutico que se pode definir por um “conjunto de princípios e normas do direito internacional público e do direito internacional privado que regulamenta o regime do espaço aéreo, os voos aéreos internacionais e a actividade comercial do transporte aéreo”, vem desenvolvendo princípios e normas adoptados pelos sujeitos do direito internacional na definição e regulação do espaço aéreo.

**Segundo o ilustre Professor Mário Folchi**, “la expresión “espacio aéreo” es la que habitualmente se utiliza, tanto en la doctrina cuanto en la legislación, para designar el ambiente en el que se desarrolla la actividad aeronáutica”.<sup>2</sup>

Estas e normas e princípios, nas condições crescentes da intensidade das relações e comunicações internacionais, estiveram sempre orientadas para garantir essencialmente **a segurança de passageiros e cargas e a defesa dos direitos soberanos dos Estados**.

Pois, a utilização do ar com elemento de sustentação das aeronaves e a conseqüente movimentação aérea destas no espaço aéreo desde início da navegação aérea motivaram duas questões fundamentais ou sejam, o direito dos Estados relativamente ao espaço aéreo que cobre o seu território e os direitos dos proprietários dos terrenos sobre os quais as aeronaves sobrevoavam.

Foi neste contexto internacional de procura de respostas para estas e outras questões que nasceu a urgência de se clarificar juridicamente o conceito de “espaço aéreo”.

Costuma-se dizer que o espaço aéreo é qualquer espaço preenchido de ar. Mas isso, por assim dizer, é a ideia geral do espaço aéreo. Realmente nem todo o espaço acima da terra faz parte do volume do espaço aéreo normativo, cuja situação é determinada pelas normas do direito aéreo.

Impõe-se, assim, definir a diferença entre a extensão da atmosfera, do ponto de vista das ciências naturais e do espaço aéreo normativo.

Segundo a opinião de **J.N.Maleev**, “a atmosfera, segundo o carácter de alteração da composição de gases, costuma ser dividida em duas camadas – a himoesfera e a

<sup>22</sup> **FOLCHI, Mario**. Publicacio: Tratado de Derecho Aeronautico Y Politica Aeronáutica Civil, CITA RLADA IX-193, Titulo V, El Espacio Aeronuatico. Publicacio

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

6

heteroesfera. A primeira estende-se até à altura de 80-100km e é caracterizada pelo facto de ficarem constantes a composição química e a massa molecular (29,0) do ar nela, à excepção das componentes variáveis- o vapor de água, o gás carbónico, o azoto e impurezas atmosféricas. Na heteroesfera, os componentes do ar encontram-se no estado amorfo e a própria composição do ar varia consideravelmente em função da altura”.<sup>3</sup>

Além disso, o espaço aéreo é definido, às vezes, como uma parte de atmosfera que inclui a massa básica da atmosfera (99,25%), na qual a composição química e o peso molecular continuam constantes independentemente da alteração da altura.

Estipula-se que o limite superior desta parte da atmosfera é igual a 90-100km. Pode-se dizer que o problema de definição do limite entre o espaço aéreo e o cósmico (espacial) adquiriu, no direito internacional contemporâneo, um carácter actual e especial.

Infelizmente, até hoje a comunidade jurídica internacional não conseguiu estabelecer em concreto onde termina o espaço aéreo (onde termina a soberania dos Estados no sentido vertical) e começa o espaço cósmico ou espacial.

Para o Professor **Gómez Puente**, o espaço aéreo “no es más que la común ubicación de cuanto existe sobre la superficie de la tierra, sobre el suelo. Una extensión sin solución real de continuidad que se prolonga, en tanto que aérea, hasta los confines de la atmósfera; hasta don! de el espacio adquiere, por la ausencia de aire, un carácter distinto...”. Agrega que debe llamarse “aeronáutico” al “espacio singular en el que resulta técnicamente posible navegar”. Ou seja, uma parte do espaço aéreo que é útil ou apto para a navegação aérea.

O problema de estabelecer o limite entre os espaços aéreo e cósmico chama-se na literatura científica, “**problema de delimitação**”.

No período pré-cósmico este problema tinha essencialmente um carácter teórico, pois, a prática de neavegação aérea correspondia totalmente a um princípio do direito internacional aéreo de soberania total, exclusiva e não limitada pelos Estados em relação ao espaço situado acima dos seus territórios terrestres e aquáticos. Como se sabe, o princípio da soberania completa e exclusiva do Estado é um princípio consuetudinário que já figurava no Artigo 1.º da Convenção de Paris de 1919.

Sem dúvida, com a chegada da era cósmica, colocou-se a pergunta por onde passa a fronteira por baixo da qual vigora a soberania completa e exclusiva dos Estados e onde o se efective o princípio de liberdade de utilização do espaço cósmico que não pode ser sujeito ao poder soberano dos Estados.

A definição do limite entre os espaços aéreo e cósmico tem uma grande importância, porque é o limite da altura de extensão da soberania dos Estados. Por esta razão a definição deste limite é um meio de determinação do campo de acção especial das normas do direito internacional aéreo e o direito internacional espacial que constituem regimes jurídicos diferentes.

O artigo 1.º da Convenção de Chicago sobre a aviação civil diz: “os Estados contratantes reconhecem que cada Estado tem a soberania total e exclusiva sobre o espaço aéreo, que cobre o seu território”<sup>4</sup>. A referida Convenção deixa no seu artigo 2.º o conceito do Território “*para efeitos da presente Convenção, constituem território de um Estado, as regiões terrestres e as águas territoriais adjacentes que estejam sob a soberania, jurisdição, proecção ou mandato deste Estado*”.

---

<sup>3</sup> MALEEV, J.N. *Direito Internacional Aéreo. Questões da Teoria e Prática*. M. 1986, Pag.. 42

<sup>4</sup> Convenção de Chicago de 1944



## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

7

Este princípio, assumido desde Congresso Internacional de Verona, em 1910, sobre a Locomoção Aérea, *“que la atmósfera que domina el territorio y el mar territorial debia considerarse como atmosfera territorial sometida a la soberania del Estado”* chegou a ser durante muito tempo uma norma costumeira universalmente reconhecida *“prática geral acompanhada de convicção de obrigatoriedade”* do direito internacional, tendo como base o domínio do Estado no espaço acima do seu território como uma parte inseparável da sua soberania. Foi estipulado em numerosos acordos bilaterais e multilaterais referentes às relações aéreas e na legislação de todos os Estados do mundo. Por sua vez, Ignacio Arroyo Martinez, entende que pode defenir o espaço aéreo *“como o volume de ar suprajacente ao território sólido y líquido sometido à soberania plena do Estado. Se trata portamnto, de una masa o columna de aire donde el Estado ejerce plena soberania y jurisdicción...es laproyección vertical y área de la soberania territorial del Estado”*.<sup>5</sup>

Muito antes de aprovação do Código Aeronáutico de Cabo-Verde, Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto, o Regulamento Relativo à entrada, saída e sobrevoo do Território de Cabo-Verde por aeronaves civis em voos internacionais **“Decreto n.º 10/80, de 11 de Fevereiro, revogado pelo CACV “pertence ao Estado de Cabo Verde a soberania completa e exclusiva do espaço aéreo que cobre o seu território”**.

Salienta-se que a Constituição de Cabo-Verde de 1980, artigo 8.º estabelecia que o País exerce sua soberania sobre todo o território nacional que compreende:

- a). “A superfície emersa que historicamente lhe pertence;
- b).- As águas arquipelágicas e o mar territorial definidos na lei, assim como os respectivos leitos e subsolos;
- c).- O espaço aéreo suprajacente aos espaços geográficos, referidos nas alíneas anteriores e sobre todos os recursos naturais, vivos e não vivos que se encontrem em seu Território.”<sup>6</sup>

Neste princípio assenta-se todo o regime do território aéreo, inclusive o chamado sistema de autorização de voos. O mesmo significa que nenhuma aeronave estrangeira tem direito de entrar nos limites do território estatal e realizar lá voos e aterragens sem a autorização do Estado a quem este território pertence. Se este princípio for violado por uma aeronave estrangeira, a esta última podem ser aplicadas medidas coercivas.

Todavia, não obstante várias dissertações e teses sobre a soberania absoluta, hodierno, prevalece na ordem jurídica internacional a aceitação da “Soberania Limitada”, que o Professor Mário Folchi, na sua obra já citada anteriormente, conclui: **“por todo ello, ha tenido general aceptación la tesis de la soberanía limitada, que consiste en reconocer a los Estados el ejercicio de la soberanía sobre el espacio aéreo que cubre sus respectivos territorios, con una restricción en cuanto al derecho de tránsito inocente a favor de las aeronaves de los demás países de la comunidad internacional”**.

O Código Aeronáutico de Cabo-Verde deixa a sua marca nesta matéria quando diz que a liberdade de circulação pelo espaço aéreo não é absoluta e deve ter sempre uma adequada regulamentação, (artigo 12.º do CACV) por óbvias razões de segurança dos voos. Ibidem, deixa muito claro que adopta o princípio de soberania, **“O Estado de Cabo-Verde tem a soberania completa e exclusiva sobre o território nacional, possui direitos de soberania e exerce jurisdição, nos termos previstos na Constituição, na zona contígua, na zona económica exclusiva e plataforma continental definidas na**

<sup>5</sup>.MARTINEZ, Ignacio Arroyo. Curso de Derecho Aéreo, CIVITAS, Primera edición, pag.76.

<sup>6</sup> Constituição da República de Cabo-Verde. Praia. ANP, Direcção dos Serviços Palamentares.

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

8

*leia (Artigo 4.º) ” embora limitado, a fim de não impedir o normal desenvolvimento da actividade aérea, seguindo, assim, não só as soluções previstas nas leis de vários países e na Convenção de Chicago de 1944, mas também a melhor doutrina e o princípio de que não há direitos absolutos.*<sup>7</sup>

O Artigo 6.º da Constituição de Cabo-Verde define o Território da República.

O artigo n.º 1 do Tratado de 1967 **sobre os Princípios que Regem as Actividades dos Estados na Exploração e Utilização do Espaço, incluindo a Lua e Outros Corpos Celestes**, que entrou em vigor no dia 10 de Outubro de 1967 reflecte o princípio do direito internacional, segundo o qual o Espaço cósmico não está sujeito a soberania de qualquer Estado *“o Espaço, incluindo a Lua e outros corpos celestes, serão livres para a exploração e utilização por todos os Estados sem qualquer tipo de discriminação, em pé de igualdade em conformidade com o Direito Internacional, e com acesso livre a todas as regiões dos corpos celestes”*.

Em 1970, o Secretariado da Organização Aviação Civil Internacional (OACI, ICAO) na sua análise sobre a questão do conceito do Espaço Aéreo fixou a sua interpretação de seguinte forma: *“O espaço aéreo”- a Organização da Aviação Civil Internacional ocupa da questão de soberania de Estado no espaço aéreo apenas por causa da utilização das aeronaves...<sup>8</sup>*

Do ponto de vista da aviação, o espaço aéreo é apenas um espaço no qual uma aeronave pode ser utilizada, como tal, em altitude máxima, isto é, a distância desde a superfície da terra até onde um mecanismo pode manter-se devido à acção das forças aerodinâmicas, que é igual, segundo as apreciações actuais, a 35km, aproximadamente. No entanto, as modificações técnicas permitem, pelo visto, que uma aeronave como tal mantenha mesmo a grande altura, em consequência da acção das forças aerodinâmicas, - escreveu **J.N.Maleev**, já citado.

É de se notar que esta interpretação tem como objectivo definir apenas o espaço de neavegação como campo de acção da aviação. Por isso, não foi acaso que o Secretariado da ICAO, ao propor a definição referida, sublinhou que durante a determinação do conceito geral de “espaço aéreo” era necessário levar em consideração vários factores.

**A.I.Kotov** escreve: “O espaço aéreo não é apenas uma parte do espaço enchido de ar, mas sim, uma parte do vácuo”. Na mesma fonte E.Y.Tchernomorduk assinala que o espaço aéreo não tem limites naturais. É infinito na altura”.<sup>9</sup>

O limite inferior do espaço cósmico e, respectivamente o limite superior do território nacional, de acordo com a prática existente, são as orbitas tecnicamente mais baixas dos satélites artificiais, nas quais são possíveis a utilização e a exploração desses satélites em voo livre (100/110Km) acima do nível do oceano.

O insucesso das tentativas de definir o conceito do espaço aéreo explica-se por três causas. *A primeira, porque muitos autores não tentam estabelecer a diferença entre o espaço como tal (extensão infinita ideal) e o espaço aéreo “real” (atmosfera da terra) cujas fronteiras normativas são diferentes. A segunda causa, em parte derivada da primeira, consiste numa remissa metodologicamente incorrecta, quando o conteúdo legislativo (normativo) do conceito é procurado exclusivamente nos dados das ciências naturais. A terceira causa é provocada pela incapacidade dos Estados de*

<sup>7</sup> Código Aeronautico de Cabo-Verde, II Edição, 2012

<sup>8</sup> .Secretariado da ICAO, A/AC 105/P. 2/7 7 1970

<sup>9</sup> . MALEEV, J.N. Obras ref. P.45



*chegarem a uma plataforma comum quanto ao limite vertical convencional do “espaço Aéreo”, receando-se perda de soberania “nas alturas”.*

Este problema mantém-se actual perante a ciência jurídica e sem qualquer solução visível.

A questão sobre o limite superior da atmosfera é, por si própria, objecto de debates científicos.

Embora a prática internacional existente não permita definir a linha exacta do limite, no entanto, esta dá a possibilidade de retirar uma conclusão sobre a existência de um acordo geral, - *escreve G.M.Dalilenko*. “Em primeiro lugar, de que o espaço acima da terra, situado acima dos limites traçados pelas órbitas mais baixas dos satélites, não se encontra sob a soberania dos Estados situados em abaixo dele e é o espaço não sujeito a uma apropriação nacional, e, em segundo lugar, de que o limite entre os espaços aéreo e cósmico não passa por cima desta linha”.<sup>10</sup>

A existência de um acordo comum entre Estados sobre esses pontos pode servir de uma base jurídica suficiente para resolver litígios possíveis relacionados com a determinação do limite do espaço cósmico ou ultraterrestre.

É de se dizer que na 22ª Sessão do “Comité de Cosmos”, UNOCOPUS- Comité das Nações Unidas para o Uso Pacífico do Espaço- da ONU em 1975 a URSS propôs oficialmente um documento de trabalho denominado “Projecto das teses essenciais da resolução da Assembleia Geral da ONU sobre a questão de delimitação do espaço aéreo e ultraterrestre, através dos quais passam as órbitas dos satélites geoestacionários”.

Este documento, em particular, previa:

- 1) O espaço acima da terra à altitude superior a 100-110km é o espaço cósmico;
- 2) O limite entre os espaços aéreo e cósmico deve ser concordado entre os Estados e seguidamente acordado a altitude não superior 100-110km;
- 3) Os objectos cósmicos de uns Estados continuam com o direito de sobrevoar territórios de outros Estados à altitude inferior a 100-110km para alcançar a órbita e regressar à terra para o território do Estado que os lança;
- 4) A parte do espaço cósmico, através da qual passam as órbitas dos satélites geoestacionários, é a parte inseparável do espaço cósmico no total, e referem-se a ela todos os respectivos regulamentos do acordo sobre os princípios de acção dos Estados no estudo e utilização do espaço cósmico, inclusivé a Lua e outros corpos celestes, de 1975, inclusivamente que diz que o espaço cósmico não pode ser apropriado de modo algum.

Esta concepção encontrou a maior aceitação no direito internacional. Levando em consideração a existência de uma norma do direito consuetudinário já formada sobre o limite inferior do espaço cósmico à altitude de 100-110km é possível determinar o conteúdo jurídico do “espaço aéreo” **que será a extensão vertical determinada pelas normas do direito internacional, desde a superfície da terra (o nível do oceano mundial) até á fronteira com o espaço cósmico à altura de 100-110km.**

Dentro destes limites, o espaço aéreo soberano pode ser definido *como uma extensão especial situada pela vertical para cima das fronteiras do país, que não supere o limite entre os espaços aéreo e cósmico à altitude de 100-110km.* Em primeiro lugar, o espaço cósmico deve ser definido como uma extensão espacial

---

<sup>10</sup> DALILENKO, G.M. Limite entre os Espaços Aéreo e Cósmico no Direito Internacional Contemporâneo. //CTII, n.º 9

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

fora dos limites do território aéreo soberano desde o nível do oceano mundial até à fronteira com o espaço cósmico.

Foi assim que a Assembléia Geral das Nações Unidas, por meio das Resoluções n.ºs 1.148 (XII), 1957; 1.348 (XII), 1958; 1.472 (XIV), 1959; 1.721 (XII), 1961; 1.802 (XVII), 1962; 1.963 (XVIII), 1963; 1.884 (XVII), 1963, entre outras, analisou a problemática jurídica do espaço exterior.

De salientar que a questão da delimitação ou fixação de um limite entre o espaço aéreo e espaço ultraterrestre que começou em força após o lançamento do primeiro satélite ao espaço “4 de Outubro de 1957” até hoje, não obstante desenvolvimento tecnológicos e de intensos debates e criação de Comissões e Sub-Comissão “UNCOPUS” vocacionadas para esse tipo de investigação técnico-jurídica a nível das Nações Unidas, os resultados até agora obtidos não são muito encorajadores. A solução até agora encontrada de não fixação de limite, não tem provocado, entretanto, protestos por parte dos Estados.

É lógico, que uma situação desta natureza cria alguma “perturbação” na mente de certas individualidades mundiais de alguns de Países signatários de Declaração de Bogotá de 1976- “Brasil, Indonésia, Kénia, Congo, Uganda, Ecuador, e Zaire”.

Esta Declaração estabelece “*que a órbita geoestacionária era um recurso natural e um feito físico vinculado à realidade do Planeta*” e que os Estados situados nessa região são os “*ligítimos*” representantes.

A Convenção de Chicago regula as actividades desenvolvidas no espaço aéreo, mas não chegou a defini-lo. O famoso Tratado do “Espaço” de 1967, também é omissivo quanto à definição do espaço ultraterrestre.

Alguns Estados, na impossibilidade da comunidade internacional chegar a um consenso sobre a definição ou delimitação e ainda tendo em conta uma intensa actividade espacial ao longo desses anos todos, tentaram introduzir na sua legislação interna algum dispositivo que espelhasse a intenção do legislador sobre esta questão. “todo el segmento de la órbita Geoestacionária de satélites que surcan su cielo territorial, entre los grados 70 y 75 al Oeste de Greenwich, era considerado por el País como um “recurso natural”, constituyendo un bien inalienable e imprescriptible de la Nación, a cuya soberania no podria renunciar a tenor de su Constitució”, enfatizou **Diego Pardo Tovar** num Seminário Internacional sobre Órbita Geoestacionária organizado em 1980, em representação da Colombia.<sup>11</sup> A Colombia considera o segmento da Órbita Geoestacionária como parte do seu território. A lei Australiana de actividades espaciais “ Space Activities Actes”, de 1998, estabelece marco de 100km “fronteira entre espaço aéreo e o espaço ultraterrestre” de altitude, embora exclusivamente para definição de jurisdição doméstica, pensa-se.

É certo que maioria dos Países do mundo refuta tal tese por não reunir consensos necessários e por violar princípios consagrados no “Tratado do Espaço 1967 “Liberdade de trânsito e não apropriação nacional do espaço ultraterrestre, que são

<sup>11</sup> **GAGGERO, Montaner Marta.** Es necessário estabelecer el limite entre el espacio aéreo y espacio ultraterrestre a la luz de los nuevos desarrollos tecnológicos. In LIBER AMICORUM EN HONOR al Pofessor Maneul Augusto Ferrer. Pag. 123,124.

normas do direito internacional positivo, que revistem caracter de normas de “JUS COGENS”.

Até hoje, ainda não foram especificados, em definitivo, os limites exteriores do espaço aéreo. Alguns autores aceitam 30 milhas, a partir das quais começariam o espaço exterior. Outros como “**Karmana**” insistem em **52 milhas**, motivo pelo qual se denomina a tal teoria de “**Linha Karman**”, onde começaria o espaço cósmico.

Hoje, *essencialmente*, conforme **Olavo de O. Bittencourt Neto**,<sup>12</sup> existem duas teorias (teses) já bem trabalhadas sobre este assunto. Há a tese chamada de “**ESPACIALISTAS**” que defende a estipulação e delimitação entre o espaço aéreo e o espaço ultraterrestre. Especialistas internacionais de renome e de vários países, designadamente, LUBÔS PEREK, MARCO PEDRAZZI, SANG-MYON RHEE, HAROLDO VALLADÃO, LOFTUS BECKER, PITMAN POTTER, ROBERT JASTOW, ALEX MEYER, WELL HEIRICH, e tantos outros vêm defendendo esta teoria.

De outra parte estão os “**FUNCIONALISTAS**”, que sustentam na impossibilidade da delimitação e que nalguns casos consideram a pretensão supérflua ou mesmo impossível. A tese assenta a sua base não no local onde se desenvolvem as actividades, mas sim no objecto. Os que defendem esta tese entendem que os objectos espaciais *são* “**todos os empreendimentos que exploram ou planeiam explorar o território ultraterrestre**”. De entre os defensores desta tese, destacam-se: *FRANCYS LEAL, L. LIPSON, CHARLES CHAUMONT, NICOLAS MATEESCO MATTE, e tantos outros.*

In fine, citando ainda o Professor **Mário Folchi**, in Tratado de Derecho Aeronautico, “*por otra parte, otra cuestión que se plantea ante eventuales consecuencias jurídicas tiene lugar cuando un vehículo espacial debe atravesar el espacio aéreo para llegar hasta el espacio exterior. ¿Cuál será el régimen aplicable si ocurre un siniestro cerca de la tierra? Por ende, estimo que un importante elemento de ayuda para acercarnos a la solución – ideal, en todo caso – es tener en cuenta el destino del vehículo. Si se trata de uno dedicado a la aeronavegación nos hallaremos en el espacio aeronáutico, porque su medio de propulsión le impide llegar hasta el espacio exterior. En cambio, si se trata de un vehículo espacial, su ámbito natural será este último. Y allí tenemos la dirección correcta para saber no solo dentro de cuál de ambos espacios cumple su actividad, sino y lo que es más importantes, cuál será el régimen jurídico aplicable. En definitiva, nos apoyamos en otro concepto jurídico y esto favorece la congruencia de las soluciones.*”<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> BITTENCOURT NETO, O. Olavao. In Limite Vertical à Soberania dos Estado: Fronteira entre o Espaço Aéreo e Ultraterrestre. São Paulo, 2011

<sup>13</sup>.- FOLCHI O. Mario. Tratado de Derecho Aeronautico Y Politica Aeronáutica Civil, CITA RLADA IX-193, Titulo V, El Espacio Aeronáutico La Cuestión del Límite del Espacio Aeronáutico. Desde que los juristas se dedicaron a estudiar el espacio aéreo o aeronáutico se han efectuado numerosos trabajos intentando establecer su límite en altura. Y la cuestión sumó un nuevo e importante elemento cuando se firmó el “Tratado sobre principios que deben regir las actividades de los Estados en la Exploración y Utilización del Espacio Ultraterrestre, la Luna y otros Cuerpos Celestes” el 27 de Enero de 1967, como consecuencia de los trabajos previos realizados en las Naciones Unidas.

Este nuevo documento internacional se firmó simultáneamente en Londres, Washington y Moscú y fue inmediatamente ratificado por la mayor parte de los países del orbe, siendo por lo tanto no solo el más importante de los que integran el Derecho Espacial y ya conocido como el “Tratado del Espacio” por la

A nosso ver, só uma convergência de interesses comuns universais, uma abordagem mista e uma visão de futuro dos Países que lideram as actividades aero-espaciais, se consegue chegar a um Acordo Internacional sobre o assunto.

Antigamente apenas dois ou três Países tinham o “*monopólio*” de actividade espacial. Hoje na era do turismo espacial e de intensificação de utilização desse espaço para fins comerciais, as questões *da segurança jurídica e de responsabilidade* de todos os Estados (utilizadores ou não do Espaço terrestre ou ultraterrestre) em caso de acidentes ou incidente, se colocam cada vez mais com maior preocupação a nível internacional. A clarificação do conceito do Espaço Aéreo, o estabelecimento do seu limite máximo de altitude, poderá contribuir para a clarificação definitiva da questão jurídica em voga, conhecida na ciência jurídica de “*delimitação*”. De outro lado, a nossa sobrevivência depende em certa medida, de acções concertadas e coerentes sobre a questão da preservação do meio ambiente.

## **b).- Espaço Aéreo Soberano e a Liberalização do Transporte Aéreo**

---

doctrina internacional, sino que un prestigioso jurista como Ferrer lo denominó “La Ley Fundamental del Espacio Exterior”.-[31]

El Tratado confiere al espacio exterior un régimen jurídico bien distinto al que posee el espacio aeronáutico, ya que dispone la libertad de exploración y utilización con fines pacíficos. Esta profunda divergencia de ambos regímenes jurídicos en el plano internacional ha provocado innumerables opiniones doctrinarias y sobre todo, cuál es el límite o frontera en la que se dividen ambos espacios.

No parece posible establecer dicho límite en forma técnica o sobre elementos naturales, por la variada naturaleza del elemento gaseoso que envuelve a la tierra, cuyas diferencias son mayores a medida que se aleja del planeta que nos cobija. Es claro que el aire y su constitución física nos permite establecer que solo podría hablarse de espacio aéreo cuando nos hallamos en la atmósfera.

Han sido varias las teorías que intentaron determinar dicho límite y de entre ellas, pareciera que la que lo fija en la distancia más cercana a la tierra en la que pueda colocarse en órbita un satélite artificial estable, tiene mayor razonabilidad, entre otros aspectos porque a partir de allí la casi totalidad de los estados no ha cuestionado la libertad de exploración y de utilización del espacio; o dicho de otro modo, no han intentado reivindicar soberanía más allá de ese nivel.

Algunos países ecuatoriales pretenden reivindicar sus soberanías sobre el espacio exterior existente sobre sus territorios y en especial sobre la órbita geoestacionaria, como Ecuador y Colombia en América, siguiendo la Declaración de Bogotá de 1976; incluso Colombia lo ha incorporado a su Constitución. Como recuerdan Comenale Pinto y Zunarelli, dicha órbita circular es la existente a una distancia de 35.800 km. sobre el Ecuador y tiene importante repercusión comercial, ya que el satélite allí colocado y posicionado respecto de este último gira en torno al eje polar de la Tierra en la misma dirección y período que el de esta última.[32] Claro está que esta posición, que no comparto, es rechazada por la casi unanimidad de los países y de la doctrina especializada.

En esta forma y como bien calificó la doctrina argentina a la naturaleza jurídica del espacio exterior, ella es “*res communis humanitatem*”, o cosa común de la Humanidad. Todos pueden acceder al espacio exterior con fines pacíficos, sin limitación alguna.

Claro está que el espacio aeronáutico y el espacio exterior son conceptos jurídicos en tanto que un límite físico no lo es, por lo que mal puede entonces identificárselos. Un límite se asemeja a una frontera, aunque en este caso no es posible demarcar la que puede existir entre ambos espacios por la volatilidad de sus gases componentes; solo puede pensarse entonces en límites con la ayuda de otros criterios que puedan ser comprobables. En este caso, puede acudirse a la mínima distancia que ofrece la órbita geoestacionaria y que se ubica aproximadamente en los 90 km. de la tierra.

Por otra parte, otra cuestión que se plantea ante eventuales consecuencias jurídicas tiene lugar cuando un vehículo espacial debe atravesar el espacio aéreo para llegar hasta el espacio exterior. ¿Cuál será el régimen aplicable si ocurre un siniestro cerca de la tierra?

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

13

No direito internacional considera-se que o espaço aéreo situado sobre os territórios terrestre e aquático de um Estado é o território deste último.

De acordo com o Artigo 2.º da Convenção de Chicago de 1944, *“constituem território de um Estado as regiões terrestres e as águas territoriais adjacentes que estejam sob a soberania, jurisdição, protecção ou mandato desse Estado”*.

É claro que actualmente esta definição poderá trazer alguns problemas por destoar do conceito contemporâneo do território, “protectorado e mandato” que poderá em certa medida, a nosso ver, contrariar a Declaração sobre a concessão da independência aos Países e Povos Coloniais de 14 de Dezembro de 1960, na qual consta que diz que *“a subordinação dos povos a um estado e jugo estrangeiros e a sua exploração negação dos direitos essenciais do homem, estão em contradição com o Estatuto da Organização das Nações Unidas e empedem o desenvolvimento da cooperação e estabelecimento da paz em todo o mundo”*.<sup>14</sup>

No direito internacional o território do país é considerado não somente como um espaço de exercício do poder estatal, mas também como um género especial de património material da soberania territorial.

O território dos Estados não permanece invariável ao longo dos tempos. As suas variações são frequentes, sobretudo nos países colonizados ou nos Estados de formação recente, cujas fronteiras não se encontram historicamente delimitadas. A aquisição do território estatal segundo vários especialistas de direito internacional, é, normalmente dividida em originária e derivada, conforme o território pertencia ou não a outro Estado antes da sua aquisição.

**Segundo Albino de Azevedo Soares, os autores não são unânimes na enumeração dum e doutras (para BONFILS, são originárias a ocupação, a acessão, a conquista e a prescrição; para LAWRENCE, só o são a ocupação e a acessão; para DESPAGNET, só é originária a ocupação)**<sup>15</sup>.

Assim, o Estado, exercendo o poder sobre o seu território, não pode excluir o cumprimento dos compromissos internacionais que dizem respeito à utilização de certas zonas do território do país, considerando sempre que o território intervém como um património material do soberano territorial.

A conclusão mais importante para a ciência do direito internacional é que o Estado possui, em relação ao seu próprio território, o direito de propriedade jurídico-

---

<sup>14</sup> DECLARAÇÃO da ONU de 1960 sobre a Concessão da Independência aos Países Coloniais, Artigo 1.º

<sup>15</sup> SOARES Albino Azevedo, Lições de Direito Intenacional Público, Coimbra Editora, Limitada, 2.º Edição. **Ocupação.**- Esta verifica-se quando um Estado se apropria dum território res nullis com a intenção de nele exercer a sua soberania com uma efectividade virtual. **Prescrição.** Em bora se assemelha á ocupação nos requisitos da efectividade e duração do exercício do poder, distingue-se desta por incidir sobre um território de outro Estado. A posse dum território deve ser pública ou suficientemente notória, para levar à prescrição. Outra característica é a necessidade de a posse ser pacífica, já que os actos violentos não podem dar origem a tal direito e deve prolongar-se por um prazo suficientemente extenso para fazer presumir que o Estado que sobre elas exercia originalmente soberania se desinteressou totalmente de tal território. **Cessão.**- Esta consiste no acto pelo qual um Estado transfere para outro, mediante acordo, uma parcela territorial. Pode apresentar-se sob formas de venda, troca, doação ou cessão gratuita. Classifica-se ainda em voluntária ou forçada. **Conquista.**- Dá-se quando um Estado, seguidamente às operações militares que põem fim a qualquer tipo de resistência, anexa o território do Estado vencido ou parte dele, estendendo-se a sua própria organização política. **Acessão.**- o aumento do território estadual por via natural ou artificial.



## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

14

internacional pública que consta dos seguintes elementos: *posse, utilização e disposição*.

Dentro do seu território o Estado exerce a sua supremacia que é territorial e parte integrante da soberania.

**G.I.Tunkin** escreve que “o conceito de supremacia territorial é inseparável do conceito de soberania como organização soberana de classes de uma sociedade. O território é um dos índices e elementos principais de qualquer Estado soberano, o sujeito básico do direito internacional...”<sup>16</sup>

A supremacia do Estado, segundo a opinião de **V.M.Klimenko**, significa que o poder do Estado é o poder supremo em relação a todas as pessoas ou organismos que se encontram dentro do seu território e, além disso, no território de um Estado exclui-se a acção da publicidade do poder doutro Estado. Pode-se dizer que na ciência do direito internacional a discussão sobre a origem jurídica do espaço aéreo como parte do território do país continua ainda devido a concepções teóricas diferentes do próprio conceito de “território do Estado”.<sup>17</sup>

Segundo a teoria do objecto (teoria objectiva) o Estado, possuindo o direito público de propriedade da terra que lhe pertence (i.e. a própria terra é tal objecto e, respectivamente, é território do Estado). Além disso, o direito do Estado à terra prevalece sobre os direitos dos proprietários privados. Esta teoria foi apoiada por muitos juristas, existindo, porém adversários da mesma.

Por exemplo, na ciência do direito internacional da Ex.URSS, a teoria mencionada foi sujeita a críticas e uma delas aponta que a presente teoria ignora as funções espaciais do território; que o território é pertença nacional e ignora as formas jurídicas especiais de aquisição.

Outros estudiosos na matéria têm posições análogas quanto a este problema, afirmando que apenas a terra (águas, subsolo, etc.), quer dizer, uma substância material pode ser objecto real da propriedade jurídica privada ou estatal.

O espaço aéreo faz parte do território do país e não convém confundi-lo com a atmosfera que é como um recurso universal e indivisível.

Mas “o objecto” do poder soberano é um espaço que se encontra acima das superfícies terrestre e aquática do Estado.

Precisamente esse constitui uma parte do território do Estado como tal. O território do Estado constitui sempre um espaço, no qual se encontram objectos de propriedade (a terra, a água, o ar, os meios de produção, etc.) que possuem ou podem possuir distinto estado do ponto de vista do direito de propriedade.

No caso de um arrendamento jurídico internacional ou uma ocupação militar o Estado pode exercer o seu poder num território estrangeiro, mas apesar disso este território não passa a ser propriedade dele e não faz parte do seu território.

Desta maneira, um simples exercício do poder estadual dentro de um território por si próprio não faz com que este território seja pertença desse país.

---

<sup>16</sup> TUNKIN, G.I. *Direito Internacional*. M. 1982, P. 398

<sup>17</sup> KLIMEMKO, B.M. *Território e Fronteiras*. M. 1985



Um ilustre e conhecido especialista Russo, **V.A.Nezabigavsky**, no passado, deu um grande contributo na elaboração do conceito de “*território especial do país*” apoiado por numerosos juristas (List, Dugi, entre outros). A teorica especial basea-se no reconhecimento do território do Estado como esfera da sua jurisdição, quer dizer, da supremacia territorial, soberania exercida nos limites formados por um conjunto de zonas terrestres, aquáticas e aéreas que fazem parte do presente Estado como de um país no total.<sup>18</sup>

Neste sentido o espaço aéreo tem um aspecto específico.

É de se notar, que do ponto de vista do domínio soberano, o território aéreo tem algumas particularidades em comparação com os territórios terrestre e aquático do Estado. O espaço aéreo neste caso sempre é transferido juntamente com a terra e o espaço aquático.

De facto, quanto tem lugar uma transferência de uma parcela do território terrestre e aquático, quer dizer, a cessão, todo o espaço aéreo vertical passa para um outro Estado sem ser mencionado este facto no acordo.

Um pouco diferente é a situação no caso de um arrendamento internacional de superfícies de certas zonas, o regime jurídico do qual é apenas funcional, pertencendo directamente à superfície em arrendamento.

No que diz respeito ao espaço aéreo restante acima situado, este pode continuar sendo objecto da jurisdição soberana exclusiva do Estado-arrendatário, visto que o arrendamento não é cessão.

Às vezes, juntamente com o arrendamento das zonas terrestres (aquáticas) são tomadas decisões especiais ou normas em relação ao Estado do espaço aéreo situado sobre eles. Mas aplicação do critério especial pressupõe a existência dos limites horizontais do território do Estado rigorosamente definidos.

Em 1906, outro jurista russo **Rodnitsky** formulou uma outra teoria- a teoria *de competências*. Posteriormente foi desenvolvida por **Kelsen**. *A sua ideia consiste na definição do território como esfera de validade de ordem jurídica nacional ou, em outras palavras, “o território”, dentro do qual, segundo o direito internacional geral, os órgãos definidos pela ordem jurídica nacional são encarregados de executar esta ordem.*

Para **Kelsen**, a terra, seu subsolo, a água, o ar numa acepção restrita, deixam de ser critério para a definição dos limites do território do Estado.

*O território, na sua plenitude, tem um papel importante na constituição de um Estado. Segundo Accioly, “ele é constituído pela porção da superfície terrestre sobre a qual o estado exerce a sua dominação exclusiva, ou seja, os seus direitos inerentes à soberania. O território até o fim do século XIX era composto de dois elementos, isto, é, o domínio terrestre e o domínio marítimo. No início do século XX, graças a Santos*

---

<sup>18</sup> NEZABIGAVSKY V. A. Doutrina dos publicitas sobre a propriedade interstatal, Kiev 1860

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

16

*Dumont, novo factor começou a ser estudado, ou seja o domínio aéreo. A estes três elementos, ainda é necessário incluir a plataforma submarina e o subsolo do mar”.*<sup>19</sup>

*O espaço aéreo soberano como parte do território de qualquer Estado está tratado e desenhado juridicamente em várias convenções internacionais.*

Segundo o Professor Mário Folchi, na obra já mencionada atrás, alguns autores têm sustentado a tese de que “el Estado subyacente ejerce una soberanía absoluta y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio – criterio que tuvo aceptación legislativa internacional tanto en la Convención de París de 1919 cuanto en la de Chicago de 1944 – y que por tanto tiene el derecho de prohibir el sobrevuelo y de reglamentar la circulación a su criterio. En apoyo de esa tesis, se ha recurrido a las disposiciones que como el art. 552 del Cód. Civ. Francés y el art. 2518 del Cód. Civ. Argentino, reconocen al propietario el dominio exclusivo del espacio aéreo que cubre su fundo, interpretando analógicamente dicha norma respecto del Estado. Otros que participan del mismo criterio, lo sostienen en base a que el espacio aéreo forma parte del dominio público y que el Estado debe reglamentar la utilización del mismo y as! egurar su control, de donde surge la necesidad de reconocerle un derecho de soberanía sobre el espacio”.

Acrescenta ainda esse Ilustre Professor que outros Juristas e estudiosos desta matéria têm uma “concepción jurídica completamente opuesta, otros autores sostienen que el espacio aeronáutico, como el alta mar, es “res nullius” y por lo tanto todos tienen derecho a circular libremente por él, sustentando ese criterio en que la atmósfera, por su misma naturaleza, no es susceptible de apropiación y que por ende no puede ejercerse sobre ella autoridad permanente y continuada.-

Por exemplo, **FAUCHILLE** em 1901 defendia que o ar por sua imensidade e fluidez, não podia ser objecto de apropriação e menos ainda de soberania já que esta pressupõe o poder material. É materialmente impossível a um Estado –dizia- ter a atmosfera debaixo do seu poder e da sua disposição. Não pode imprimir sobre as suas ondas o menor sinal de uma autoridade continua. Por isso, não se concebe que a sua indústria ou actividade a modifique ou transforma. Em consequência, não resta, a seu entender, outra alteranativa que não fosse proclamar a liberdade do ar”.<sup>20</sup>

É lógico que choveram críticas a esta teoria, em primeiro lugar, porque uma coisa é o “ar” outra coisa é o “espaço aéreo”, por outro lado, porque não obstante argumentos fortes na data apresentados e suportados por outros especialistas em termos jurídicos e técnicos, é inquestionável que a soberania do Estado em relação ao seu território compreende o “imperium” e o “dominium”.

Há ainda teses com alguma sustentabilidade de que o espaço aéreo é “Res Communis” que pertence a toda comunidade internacional para atingir os seus objectivos de progresso e que não reconhecem a soberania absoluta dos Estados sobre o este espaço nem a exclusiva liberdade individual de circulação. A solução para essa situação colectiva passa pela existência de uma entidade supranacional para regulamentar na esfera internacional a circulação aérea que seria imperativa para todos os Estados.

---

<sup>19</sup> ACCIOLY, Hildebrando. Op. Cit. 241

<sup>20</sup> FAUCHILLE, P Le domain aérien et le régime juridique des aérostats Paris, 1901, p.5

Se compreende essas teses jurídicas que exerceram um papel de relevo na ciência jurídica internacional, mas o princípio de soberania, como dizia **Ruan Lena Paz**, **nunca foi entendido em termos absolutos como para suportar que um Estado podia ou não permitir a seu belo arbítrio, em tempo de paz a passagem inofensiva de uma aeronave estrangeira.**

Na conferência de Haia de 1930 uma das conclusões adoptadas foi de que o mar territorial integrava o território estatal, exercendo o Estado costeiro, soberania sobre essa faixa, no espaço aéreo sobrejacente, permitida a passagem inocente de navios estrangeiros.

Aliás, a Convenção de Paris de 1919 para a regulamentação da navegação aérea já reconhecia a soberania exclusiva e completa sobre o espaço atmosférico acima do seu território e o princípio de soberania reconhecia de entre outras, o direito de passagem inofensiva em tempo de paz, a igualdade de tratamento das aeronaves dos Estados contratantes e a proibição de acordar um regime favorável com aeronaves de Estados não contratantes.

A questão da soberania plena e exclusiva foi enfatizada no Artigo 1º da Convenção de Chicago de 1944 - **“Os Estados contratantes reconhecem que cada Estado tem a soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo que cobre o seu território”**. De salientar que quase todas as Conferências Internacionais sobre o Direito do Mar o princípio de soberania esteve sempre presente. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (Convenção de Montego Bay) reconhece o direito soberano e a jurisdição do Estado ribeirinho sobre os estreitos, **seu espaço aéreo** sobrejacente, o leito e o subsolo e o direito de passagem em trânsito (o exercício de liberdade de navegação e sobrevoos exclusivamente para fins de trânsito contínuo rápido pelo estreito.

Por todo isso, o Professor Mário Folchi, no seu trabalho jurídico sobre o Espaço Aeronáutico, dizia que *“Por todo ello, ha tenido general aceptación la tesis de la soberanía limitada, que consiste en reconocer a los Estados el ejercicio de la soberanía sobre el espacio aéreo que cubre sus respectivos territorios, con una restricción en cuanto al derecho de tránsito inocente a favor de las aeronaves de los demás países de la comunidad internacional. En mi opinión, resulta fundamental la promoción de nuevas sendas doctrinales y legislativas apoyadas en el principio de la libertad, no solo porque la historia del mundo es la historia de la lucha por la libertad, sino también porque la aviación, por esencia, es un excelente instrumento que Dios ha puesto al servicio del hombre para que sirva a los fines de una mayor comunicación entre los pueblos y a la preservación de la paz mundial. Está en el hombre saber aprovechar su propio ingenio y el valor tecnológico que le ofrece la ciencia moderna para sostener y vigorizar aquel principio y estos fines. En su ámbito, los juristas se hallan ante el indudable desafío que el Derecho contemporáneo les presenta para que contribuyan a la elaboración de ideas, doctrinas y normas legales que sostengan el principio de la libertad”*.

O fenómeno de globalização não poderia deixar de lado a questão do incremento de políticas aerocomerciais viradas para satisfação de interesses globais, com objectivos

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

18

muito claros de prosseguir e alcançar soluções para uma regulação multilateral do transporte aéreo internacional.

Desde de Dezembro de 1944 a comunidade internacional vem lutando entre “Liberdade do Ar” e “Ordem no Ar”, procurando formas de resolver a antiga aspiração de poder ver resolvida a questão dos acordos multilaterais, depois de ter conseguido êxitos nos acordos bilaterais e regionais.<sup>21</sup>

A maior dificuldade estava em encontrar e harmonizar mecanismos regulatórios que abrissem caminho à introdução de medidas que criassem condições de operação sob uma base de igualdade de oportunidades.

Portanto, os Estados mais desenvolvidos e movidos pelos princípios orientadores saídos da Conferência de Montreal em 1944, depois de muito trabalho e sob a orientação da OACI (ICAO) deram passos significativos na criação das condições técnicas, económica e jurídicas para que os objectivos fossem atingidos.

Como é do conhecimento geral, no dia 1 de Janeiro de 2002, entrou em vigor o Tratado de Céu Aberto, concluído em Helsinquia no dia 24 de Novembro de 1992.

*No preâmbulo desse Tratado se pode ler que os Estados signatários pretendiam “Promover uma maior abertura e transparência nas suas actividades militares e de reforçar a segurança, adoptando medidas de confiança e de segurança”.*

*Mas o Artigo 1.º do Tratado em referência especifica o seu objecto, dizendo que “o presente Tratado estabelece o regime designado por regime Céu Aberto, aplicável à realização de voos de observação pelos Estados partes sobre os territórios de outros Estados partes, e estabelece os direitos e obrigações que daí resultam para os Estados partes”.*<sup>22</sup>

Mas os países, partes desse Tratado e tantos outros não ficaram **amarrados apenas à questão de realização de voos de observação de carácter militar**. Ventos liberalizantes de mudança do sector aerocomercial já sopravam há muito tempo noutras paragens. Nessa data já se falavam na mudança de paradigma nos chamados Acordos Bilaterais tradicionais nos moldes do primeiro Acordo das Bermudas, com características diferentes e tendo por base a maior flexibilidade em relação ao controle estatal, ao preço e à capacidade.

***O Acordo de Bermudas I, o primeiro acordo bilateral assinado após a segunda guerra mundial entre os dois importantes aliados, Estados Unidos da América e a Inglaterra.***

---

<sup>21</sup> **DONATO, Angela Marina.** In Regionalización Del Transporte Aéreo Intervalo Hacia em Multilateralismo, XXXI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial Y de la Aviación Comercial, Barcelona, 2002.- El arquetipo de una determinada concepción de los intercambios aéreos fue el Acuerdo de Bermudas firmado el 1 de febrero de 1946 entre los gobiernos e los Estados Unidos Y de la Gran Bretaña, “revisto em 1946 “Acordo de Bermudas II”, países éstos que tuvieron um marcada influencia en los trabajos en los que reposó la Conferencia de Chicago de 1944 enarbolando posturas antagónicas .

<sup>22</sup> **Tratado Sobre o Regime de Céu Aberto**, Assinado em Helsinquia em 24 de Março de 1992

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

19

*Segundo WILLIAM Bracho Rojas, “este acuerdo es una importante referencia debido a que ambas naciones convinieron en utilizar los principios del no ratificado Acuerdo de Transporte de Chicago como base para su intercambio de derechos aerocomerciales, combinación con una serie de cláusulas tomadas del modelo uniforme recomendado en el Acta Final de Chicago y otras generadas en proceso de discusión del mismo. A partir de 1946, la gran mayoría de los convénios bilaterales firmados por Estados de la comunidad internacional calcularon el modelo de Bermudas y se cemerzaron a denominar los así elaborados como “Convenio Tipo Bermuda”.<sup>23</sup>*

Recordamos que na Conferência de Chicago de 1944 foram dois importantíssimos Acordos “o Acordo de Trânsito Aéreo e o Acordo de Transporte”. Enquanto o Acordo de Trânsito Aéreo foi ratificado por maioria dos Estados contratantes, o Acordo de Transporte não teve a mesma sorte por divergências acentuadas de paradigmas e princípios entre os Estados Unidos, que defendiam a “Livre Concorrência” de um lado, e Inglaterra e Canadá, com apoio da França, que defendiam o princípio de “repartição equitativa do tráfego internacional”, de outro.

Segundo os estudiosos desta matéria, o primeiro Acordo denominado de “Céu Aberto” foi concluído entre o Reino Unido dos Países Baixos e os Estados Unidos da América em 1992, depois de uma longa negociação de vários episódios circunstanciais. Desde dessa data nasceram já centenas de acordos da mesma natureza.

*Os “ Acordos de Céus Abertos” introduziram e estabeleceram normas liberais para os mercados de aviação civil internacional e em certa medida minimizaram ou reduziram a intervenção estatal.*

*Esses acordos são caracterizados por existência um acesso livre ao mercado sem qualquer restrição sobre designação de empresas, direitos de rota, capacidades, frequências códigos compartilhados e tarifas, geralmente contêm a sétima liberdade e os direitos de tráfego para os serviços cargueiros.*

*Segundo ALBANO da Silveira, o sistema bilateral tradicional de transporte aéreo fundado na Convenção de Chicago está obsoleto, embora sobreviva por algum tempo. Um novo ciclo já se formou com a Política de Céus Abertos, na qual o mercado regula o serviço aéreo ao invés dos Estados. Na globalização dos serviços, os Acordos Multilaterais Regionais constituiriam uma etapa intermediária para um novo transporte internacional mais aberto, globalizado e eficiente.<sup>24</sup>*

*É de salientar que em várias regiões do mundo, por exemplo, a Comunidade Andina de Nações “Bolivia, Ecuador, Colombia e Venezuela” emitiu importantes decisões desde 1991 conseguindo a liberalização dos serviços intraregionais de transporte aéreo com base na utilização de terceira, quarta e quinta liberdades do ar, múltipla designação e eliminação de restrição de capacidade. Em 1996, foi assinado em Fortaleza, o “Acordo de Fortaleza” entre Argentina, Bolivia, Brasil Chile, Paraguáio*

---

<sup>23</sup> WILLIAM, Bracho Rojas, Analisis del acceso al Mercado y Conectividad n el transporte Aéreo en América Latina, In “ALADA EN CORDOBA” XXXV Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronautico y Espacial, 2011

<sup>24</sup> SILVEIRA, Expedito Albano da. A Gíbalização e os Acordos Bilaterais. SBDA: Revista n.º 80, Rio de Janeiro, 2000



*e Uruguai, onde as partes aceitaram a terceira e quarta liberdades às Empresas aéreas desses países nas rotas não contempladas em convênios bilaterais, mas deixando de fora a chamadas quintas liberdades extrarregionais como uma extensão dos serviços de transporte aéreo na região.*

*Para além de tantos outros acordos multilaterais, é importante referir-se a “Declaração de Yamoussoukro relativa a uma Nova Política para a Aviação Civil em África (07.10.1988); Decisão de Yamoussoukro relativa a Implementação acelerada da Declaração de Yamoussoukro (14.11.1999); o Acordo de Banjul para acelerar a implementação da Declaração de Yamoussoukro (04.04.1997) que estabeleceu um programa de integração de linhas aéreas africanas e guias de orientação sobre transporte aéreo em África e o Acordo “Horizontal” entre A União Europeia e a República de Cabo-Verde sobre certos aspectos dos serviços Aéreos (18.06.2010).*

A Decisão assinada pelos Ministros Africanos responsáveis pela Aviação Civil em Yamoussoukro a 14 de Novembro de 1999 visando a aceleração da implementação da Declaração de Yamoussoukro aprovada pelos Chefes de Estados Africanos na Conferência da Organização da Unidade Africana (OUA) em Lomé, Togo, de 4 a 12 de Julho de 2000, especialmente nos aspectos relativos à garantia de direitos de tráfego, cooperação regional no transporte aéreo em África, conforme o seu Artigo 2.º, “estabelece o mecanismo criado entre Estados Contratantes para a liberalização gradual dos serviços de transporte aéreo Intra-Africano regulares e não regulares. Esta Decisão precede qualquer Acordo Multilateral ou Bilateral sobre os serviços aéreos celebrado entre Estados Contratantes cujas disposições sejam incompatíveis com esta mesma. As disposições constantes nesses Acordos que não sejam incompatíveis com o disposto nesta Decisão continuam válidas e constituem um suplemento desta Decisão”.

O Artigo 3.º (3.1) da Decisão em referência estipula que “os Estados Contratantes concedem uns aos outros o livre exercício dos direitos da primeira, segunda, terceira, quarta e quinta liberdades do ar nos voos regulares e não regulares de passageiros, cargas e/ou correios, realizados por uma companhia aérea elegível de e para os respectivos territórios”.



Não obstante estes dispositivos que, à partida transmitem alguma esperança e confiança no desbravar de caminhos para atingir os grandes objectivos propugnados no Artigo 61.º do Tratado de Abuja, a Declaração de Yamoussoukro sobre uma nova Política Africana de Aviação Civil adoptada em 7 de Outubro de 1988 e e tantas outras Decisões tomadas pelos Estados Africanos sobre esta matéria, o ponto 3.2 do Artigo 3.º já referido, deixa alguma intranquilidade no cumprimento cabal das premissas, quando institui um mecanismo de restrição ao cumprimento do estatuído no 3.1 do Artigo 3.º por razões económicas ou na existência ou não de operadores de terceira ou quarta liberdades. Esse mecanismo pode ser accionado por qualquer Estado contratante num período limite de dois anos.

Que se conhece, a nível geral do Continente Africano, as coisas não têm saído muito do papel, infelizmente, não obstante as boas intenções.

No entanto, em 2004, conforme informação da Agência de Aviação Civil em Cabo-Verde, datada de 25 de Outubro de 2012, “*N/Ref: 191/PCA/12*”, “ em Janeiro de 2004, com designio de se acelerar a implementação da Declaração de Yamoussukro, através de uma cooperação mais estreita entre os Países da sub-região, foi dado consistência jurídica ao Acordo de Banjul por forma a permitir a sua implementação entre os Estados Membros, constituindo-se o Instrumento Legal, assinado pelos Estados antes mencionados”, pese embora o referido Acordo não ter sido ainda ratificado pelos Estados membros, com excepção da Serra Leoa”.

De qualquer forma, tem havido um intenso trabalho no seio do chamdo Grupo de Acordo de Banjul (BAG) “*Gambia, Serra Leoa, Guiné Conakry, Nigéria, Cabo-Verde, Libéria e Gana*”, no sentido de se encontrar formas de implementação e aceleração do Tatatado de Yamoussoukro, que visa a liberalização do espaço àereo em África.

Cabo-Verde tem sido um grande activista, impulsionador e catalisador de vontades para a aplicação e implementação das políticas e decisões dos Estados Africanos em matéria de aviação civil no Continnete Africano e não só. Já aderiu aos importantes instrumentos adoptados, nomeadamente a Declaração (*7 de Outubro de 1988*) e a Decisão (*14 Novembro de 1999*) de Yamoussoukro, o Memorando de Entendimento

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

(MOU) (26 de Novembro de 1997) o texto do Acordo de Banjul (3 e 4 de Abril de 1997).

No dia 22 de Maio de 2009, na Cidade da Praia, República de Cabo-Verde, foi organizado um Simposio *“Liberalização dos Transportes Aéreos, Desafios e Oportunidades para Cabo-Verde”*, no âmbito das comemorações do 25.º Aniversário da ASA,SA, (*Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea*).

Para além de entidades e técnicos nacionais, participaram no evento vários especialistas internacionais provenientes de Europa e Brasil.

Um dos objectivos desse evento era apresentar a agenda *“OPEN SKIES”* da União Europeia no contexto de Cabo-Verde, que já estava negociando um Acordo de Céu Aberto com a União Europeia e influenciar e despertar visões modernas sobre o processo de liberalização dos transportes aéreos em Cabo-Verde. Aliás, a nota de enquadramento do Simpósio deixou isso muito claro quando diz que *“ a liberalização dos transportes aéreos procura atacar as restrições nas liberdades comerciais das transportadoras aéreas, equaciona os problemas de capacidade e intercâmbios económico entre as regiões e nações, assegura a sustentabilidade do transporte aéreo e aumenta a competitividade da indústria...., que o Simposio deve ser visto como mais um passo para o avanço dessa desafiante iniciativa. A nota explicativa do Simpósio fez questão de vincar a **importância e a necessidade** de se aclearar o processo de liberalização dos Transportes Aéreos e de assinar o Acordo de Céu Aberto com a União Europeia, tendo em conta **“que na actualidade, os visitantes europeus são os que em maior número demandam Cabo-Verde e o fluxo não pára de crescer com a Europa e de particular relevância e interesse para todos os intervenientes no negócio das viagens e da aviação internacional na Europa e em Cabo-Verde”**.*

Como já foi referido, o Acordo de Céu Aberto com a União Europeia veio a ser assinado a *18 de Junho de 2010*.

Das últimas Decisões do (BAG), a Agência de Investigação de Acidentes Aéreo da Região, fica sedeadada em Cabo-Verde. Este facto constitui um marco histórico e um

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

23

passo importante no reforço da segurança das operações aerocomerciais na região Oeste Africana. Aguarda-se, no entanto a sua implementação.

A ideia central do “BAG” é fazer com que os territórios dos Estados Membros sejam reconhecidos pelos mesmos como um Espaço Aéreo Único dentro da sub-região para os fins de exercício da quinta liberdade de direitos de tráfego.

Na esteira do já acordado entre os Estados Membros, o “Acordo” não será considerado como impondo qualquer obrigação sobre um Estado Membro para garantir direitos de cabotagem.

Salvo outras opiniões, em matéria de liberalização do transporte aéreo em África e em particular na região Oeste Africana, não sendo este o lugar para desenvolver as razões e as motivações inerentes, há ainda um longo caminho a ser percorrido.

**A liberalização do transporte aéreo no Continente Africano é a única saída para o incremento de políticas geradoras de novos paradigmas para o sector de aviação civil e criadoras de oportunidades para um desenvolvimento sustentável, equilibrado e moderno desse sector. Alternativas diferentes podem existir, mas os resultados esperados serão completamente diferentes.**

O Mestre Pina Delgado é de opinião que *“face à inexistência de garantias gerais de liberdade de aviação para prestação de serviços aéreos em convenções multilaterais como a Convenção de Chicago, os tratados bilaterais assumem importância decisiva na criação de condições para o desenvolvimento da actividade aeronáutica civil”*<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> DELGADO, José Pina, “Introdução ao Direito Aéreo: Conceito, Evolução e Fontes Internacionais- “Curso de Pós-Graduação em Direito Aéreo”- “A República de Cabo-Verde também tem celebrado tratados e articulado memorandos de entendimento em matéria de prestação de serviços aéreos. Neste momento, tem-nos supostamente em vigor ou operativos, consoante o caso com o Reino da Bélgica, Rússia, (por sucessão da União das Republicas Socialistas Soviéticas) (acordo aprovado em 1997 com efeitos retroactivos a 1976), com o Reino das Países Baixos, Estados Unidos da América, República da Nigéria, República Federal da Alemanha, República Portuguesa, República Federativa do Brasil, Reino da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, eventualmente com Angola, Argélia, Burkina Faso, Cuba, Espanha, Gâmbia, Guiné-Conakry, Guiné Equatorial, Itália, Mali, Mauritânia, Roménia, Senegal, Suíça e Zâmbia. A maior parte deles são acordos-padrão que consagram as três primeiras liberdades, ou seja, de sobrevoos, aterragem em voos não previstos e transportes de pessoas de um ou mais pontos do território cabo-verdiano a um ou mais pontos do Território do parceiro. Destaca-se, nos últimos tempos em

Isto é uma realidade indesmentível até hoje prevalecente e que poderá perdurar ainda durante algum tempo, *“Cabo-Verde celebrou dezenas tratados bilaterais com vários Países soberanos”* mas os países, as companhias aéreas fortes nesse sector vão exercer uma certa pressão para que a liberalização dos transportes aéreos e a conversão dos Acordos bilaterais em multilaterais sejam prioritários nos próximos anos, alegando questões de ordem económica, da transparência, mas fundamentalmente de SEGURANÇA.

*O marco mais importante no chamado multilateralismo é o Acordo de Céu Aberto (Open Skies; Cielo Comum”single European Sky”; Cielos Abertos”, (Acordo Transatlantico “AT” assinado entre a União Europeia e Estados Unidos da America, em 2007.*

*Segundo a Doutora A. Marina Donato, para além de muitos outros aspectos importantes desse Acordo, a sua singularidade centra-se na magnitude do mercado invulgar e na extensão da liberalização dos direitos de tráfego a países europeus que não contavam com a dita política com os Estado Unidos da América.*

A gestão do “cielo único europeu”, nasceu nos finais de 1999, por decisão da Comissão Europeia, que veio a concretizar-se a 10 de Março de 2004, com a aprovação de 04 Regulamentos Comunitários.

Segundo *Dr. Gualdino Rodrigues*, In “Fontes Internacionais do Direito Aéreo, página 217”, “a criação do mercado interno europeu do transporte aéreo teve início a 1 de Janeiro de 1988 e terminou em 31 de Dezembro de 1992, de acordo com as seguintes etapas: a **1.ª etapa** começava em 1 de Janeiro de 1988 e ia até 31 de Outubro de 1990; a **2ª fase** começava em 1 de Novembro de 1990 e ia até 31 de Dezembro de 1992 e a **3.ª fase** começava a 1 de Janeiro de 1993”. Em cada uma dessas etapas o Conselho Europeu tomou uma série de pacotes de medidas por forma a harmonizar as regras desse gigante mercado de transporte aéreo.

Os Regulamentos da CE, números 549/2004; 550/2004; 551/2004 e 552/2004 do Parlamento e do Conselho Europeu, de 10 de Março, relativamente à fixação do início para a criação do Céu Único Europeu, a prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu, a organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu e a interoperabilidade da rede europeia de gestão do trânsito aéreo no céu único europeu (DOUEL 096, de 31/3/2004).

---

particular a existência de alguns acordos internacionais do domínio militar que têm como pressupostos a possibilidade de entrada no espaço aéreo nacional de aeronaves estaduais para efeitos de, por, sempro, fiscalização de áreas marítimas sob jurisdição ou soberania do Estado de Cabo-Verde (Portugal, Espanha, Grã-Bretanha) ou como ocorreu em tempos, para a realização de exercício de força armadas com a inclusão de meios aéreos (OTAN), e regulama também aspectos ligados a aeronaves militares e o pessoal militar a elas adstrito”.

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

Por exemplo, o Regulamento **549/2004** declara que o espaço único europeu é um bem comum, que deve ser gerido de maneira unitária, prescindindo de fronteiras nacionais dos Estados membros. O Artigo 1.º estabelece que o espaço único europeu, se organiza e gere como um espaço único para poder garantir condições máximas de segurança, e eficácia e capacidade adequada à demandas dos utilizadores civis e militares. O Espaço se denomina “ O Espaço Único Europeu”.<sup>26</sup>

Em 25 de Fevereiro de 2011 a Comissão Europeia adotou novas regras para harmonizar a informação que devem servir de base a todos aqueles que estejam envolvidos na criação cujo objetivo é terminar com a fragmentação na gestão do espaço aéreo comunitário, reduzir os custos dos voos e os atrasos, assim como, conseguir um espaço aéreo adequado e un meio ambiente sustentável.

Por outro lado, conforme o Professor Mário Folchi, *“este cielo único coincide con el criterio desarrollado por la OACI sobre los sistemas CNS/ATM de un “espacio aéreo sin costuras” (seamless airspace), que supone que los límites laterales de un espacio aéreo deben resultar transparentes para el usuario, a fin de que cuando este último lo atraviesa, todo ello resulte como que está organizado de forma única. Se ha definido al cielo único europeo como “la concepción del espacio aéreo como un único elemento continuo y un sistema de gestión concebido, administrado y reglamentado de forma armonizada para garantizar un uso eficiente del cielo a escala europea para todos los usuarios”. En base a este concepto, se entiende la diferencia del espacio aéreo en: a) un espacio aéreo superior sin fronteras internas o espacio paneuropeo y*

<sup>26</sup> MARTINEZ, Ignacio Arroyo. Curso do Direito Aereom já citado- El Reglamento Sectorial n.º 550/2004, relativo a prestación de servicios de navegacion aérea en el cielo único europeo se parte de la necesaria separacion entre la potestad de control e la prestacion efectiva de los servicios se establecen los criterios siguientes:i) Corresponde a cada Estado establecer la autoridad nacional de vigilancia, que debe ser independiente de las companhias que pestan el servicio. Ii) La autoridad nacional de vigilancia está encargada del control y aplicacion del reglamento, cuida especialmente de la eficiencia y seguridad de los servicios , y en consecuencia, assume las obligaciones y responsabilidades derivadas delincumplimiento. Para el ejercicio de su función está dotada de facultades de inspección e investigación. Iii) Los Estados deben comunicar los datos referentes a la autoridad nacional de vigilancia y las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento.iv) Las autoridades nacionales de vigilancia pueden ceder sus competencias a entes legalmente reconocidos, siempre que cumplan las condiciones legales y sin mesoscabo de la seguridad e eficiencia.

Reglamento 551/2004, versa sobre la organización e utilización del espacio aéreo en el céu único europeo. El llamado espacio aéreo inferior destinado a las operaciones de aproximación al aeropuerto y el denominado espacio aéreo superior, señalado a partir de una cota determinada, y destinado a las operaciones de sobrevuelo propriamente dicho Se crea la “región única europea de información de vuelo en el espacio aéreo superior “european Uper Flight Information Region, EUIR) donde el control del tráfico se gestiona unitariamente, pepor lo que desaparece la autonomia de los centros nacionales de control. Por lo que respecta a la gestión del cielo único europeo, deb descansar en los principios siguientes: flexibilidad, ausencia de segmentaciones permanentes, limitacione máxima de las provisionales por razones militares, equilibrio entre a oferta y demanda y predominio de trazados rectos en los vulos, salvguarddia de la seguridad, tutela del medio ambiente, shorro energético y gestion eficaz de los flujos del tráfico aéreo.

Reglamento sectoria 552/2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo en el cielo único europeo, recoge los mismos principios que informan el paquete legislativo y en oparticular que la palnificación y el funcionamiento uniforme del sistema satisfagan el requisito de la interoperabilidad, las nuevas soluciones mejoren la seguridad e capacidad del sistema, tenga en cuenta las demandas de los usuarios en cuanto a rutas y tipos de vuelo y se reglamenten de modo uniforme los instrumentos a bordo.



*b) un espacio aéreo inferior adaptado a las necesidades locales o espacio aéreo nacional. El primero estará dedicado a la aeronavegación en ruta en vuelos de larga distancia, creándose una unidad superior de información de vuelo y la división del espacio superior en grandes bloques funcionales, mediante una gestión armonizada en todos los países. En cuanto al segundo, se dedicará a despegues y aterrizajes de vuelos de corta distancia y de aviación general, condicionados por las necesidades de los aeropuertos y será compatible con el espacio superior y con la coexistencia de centros de control nacionales y europeos. Para ello, será necesario desarrollar un enfoque coherente del ATC y un diseño coordinado del sistema de ATM en toda Europa, estableciendo normas de alto nivel y organismos reguladores sólidos e independientes, con fuerza legal de aplicación efectiva, a la vez que asegurando la coherencia en el marco internacional y cumpliendo las exigencias básicas del Tratado de la Unión Europea.”*

*É na realidade inquestionável do ponto de vista político-jurídico o papel inovador dos Estados Unidos da América que muito cedo (1978) durante a Administração Carter viram a necessidade interna de revolucionar o sistema de transporte aéreo. Depois de estudos e análises comparativos chegaram à conclusão que desregulamentar o sector poderia ser um perigo, mas continuar com regras duras nesse segmento poderiam obstacularizar a massificação do transporte aéreo nas comunicações internas e externas.*

*Eis a razão base para surgimento em 1978 do “AIRLINE DEREGULATION ACT” que revolucionou o sector do transporte no País e relançou base para uma política internacional de céus abertos.*

A essência da política norte americana nessa data, com alguns contratempos, como já era de esperar, contribuiu no entanto para um abrir de caminhos e o **Mestre Fladimir Silva**, sintetizou a visão pragmática do Governo Carter dizendo que *“a desregulamentação fez com que as principais companhias aéreas investissem em tecnologia e desenvolvessem campanhas de marketing sofisticadas para estimular fidelidade dos clientes, influenciando a escolha da companhia através de programas de milhagem e do uso de sistemas de reserva por computador. O Sistema de Reservas por Computador (CRS) e code-share (código compartilhado) foram ferramentas fundamentais da indústria para colocar à disposição dos usuários onde estivessem um serviço amplo de cobertura global e, ainda, com os programas de milhagens, as empresas aéreas passaram a retribuir seus passageiros cativos com uma pontuação em termos de milhas viajadas, que era convertida em benefício indireto.”<sup>27</sup>*

---

<sup>27</sup> CANDIDO DA SILVA, Fladimir. in “Política de Céus Abertos Para o Turismo- Sinopse da Dissertação de Mestrado, 2004. O Airline Deregulation Act foi um marco da desregulamentação do setor, e após a desregulamentação verificou-se:

a) Hub and Spokes. Uma nova tendência de organização da arquitetura do espaço aéreo, pois se passou a um esquema em que o ideal era concentrar a oferta nas rotas onde se podiam alcançar vantagens comparativas. Nasceu, então, a conveniência de utilizar centro de distribuição (hubs) e agrupamentos de empresas complementares, onde as empresas de maiores tamanhos (megacarriers) efetuavam o transporte de larga distância, unindo os hubs entre si, e as empresas de menor tamanho (feeders) atuavam alimentados a suas associadas maiores. O sistema *hub and spoke* possibilita que as companhias sirvam um grande número de pessoas em uma área ampla, em que o *hub*, aeroporto central, funciona como um ponto de escala para os passageiros que viajam nas rotas alimentadoras (*spokes*), que não podem suportar uma rota-tronco. Os *hubs* são soluções de custo



## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

27

*Portanto, os Estados Unidos da América desde finais de 2000 deram um grande salto na sua política aerocomercial, anunciando alterações profundas no seu relacionamwento com mundo de aviação civil. Alguns estudiosos do Direito Internacional Público consideram que a acção assertiva dos Estados Unidos nesse domínio fez com nascesse um novo período no relacionamento comercial entre Estados e companhias aéreas, introduzindo os chamados convénios internacionais de céus abertos multilaterais.*

*A acção dos Estados Unidos da América, considerada de “revolucionária” no sector de aviação civil, não foi nem é vista por todos na mesma perspectiva, fundamentalmente pelas chamdas potências no sector de aviação civil. Segundo Flademir Candido da Silva, no trabalho já citado, “alguns países, como Japão e o Reino Unido, têm-se recusado a subscrever acordos de céus abertos com os Estados Unidos, alegando que só farão quando a indústria da aviação comercial dos Estados Unidos for liberalizada, já que o país mantém critérios protecionistas em relação à propriedade substancial e controle efectivo e, ainda, quanto aos direitos de cabotagem no seu território”.*

Querendo ou não, os acordos de céus abertos perseguem os mesmos objectivos pretendidos em 1944, quando os Estados Unidos da América apresentaram a sua proposta de “Livre Concorrência” e que na data não fora aceite por maioria dos países por temerem o poderio da capacidade de aviação civil americana nesse período.

São já inúmeros Acordos de “cielos abiertos” assinados em todo mundo entre Estados soberanos e Comunidades de Estados. Os Estados Unidos continuam a liderar este processo com mais de uma centena de Acordos assinados (2011).

De qualquer forma, não obstante alguma desconfiança ou algum receio de certos Estados, a nossa perspectiva é que já não há como contornar por muito tempo esta situação. O novo paradigma de acordo multilateral facilita em quase tudo. É certo que ainda existem fragilidades económicas, de regulação e regulamentação técnico-jurídica em certas regiões domundo, (Continente Africano, America Latiana<sup>28</sup>), mas o futuro não

---

**mínimo para as companhias aéreas e podem combinar vários aeroportos em uma região, viabilizando um serviço de alta frequência nas rotas-troncos, que ligam os hubs. Nos spokes, as companhias regionais proporcionam os serviços de alimentação. Com este novo sistema, ocorreu uma concentração de tráfego aéreo nas seis maiores companhias, levando ao desenvolvimento de quatro grandes cidades hub – Atlanta, Chicago, Dallas e Denver.**

**b) Concorrência, redução do preço e massificação do transporte aéreo. Apesar da falta de disponibilidade nos aeroportos, com a desregulamentação foi observada, a princípio, a entrada de diversas novas empresas aéreas, 3 tais como as de baixo custo e baixas tarifas, conhecidas como “low cost” ou “low fare”. O aumento da competição permitiu não só que novos mercados fossem criados, mas também que houvesse um aumento na competitividade naqueles já existentes. As mudanças foram rápidas e, se num primeiro momento, foi expressivo o aumento de novas companhias, num segundo momento, uma série de fatores como: a insolvência financeira, fusões e aquisições, transformaram, em 1988, o setor num oligopólio com cerca de 10 companhias.**

<sup>28</sup> CANDIDO DA SILVA, Flademir. “Uma Política de Céus Abertos para o Turismo”.

O quadro regulatório do transporte aéreo no Mercosul consiste numa amaranhado de acordos bilaterais, sem um marco regulatório regional comum. O Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais, o “Acordo de Fortaleza”, cujo preâmbulo audacioso incorpora o anseio da integração aeronáutica, consiste na prática num incipiente marco positivo com mecanismos escassos, pois sua matéria é limitada aos serviços aéreos sub-regionais e baseia-se no poder discricionário das autoridades aeronáuticas dos Estados Partes. Um

longínquo será de *“um universo” preenchido por acordos multilaterais por “proporcionar igual liberdade a todos os vôos das companhias aéreas de cada um dos países signatários”*.

*Aliás, a própria Organização Mundial de Comércio vem desfrutando das vantagens dos acordos multilaterais no sector, incluindo os serviços de tráfego aéreo no âmbito do Anexo de Transporte Aéreo Geral sobre Comércio de Serviços.*

Em Cabo-Verde, não obstante algumas medidas já conhecidas nessa direcção, há ainda muito trabalho a ser feito. Em relação aos princípios políticos relacionados com a política aéreo-comercial incorporados no Código Aeronáutico, como enfatiza o preâmbulo deste importante e moderno instrumento de regulalação, *“seguiu-se um critério modernamente flexível, que permita o desenvolvimento adequado do sistema de serviços de transporte aéreo com base na sã concorrência, mas sem descurar a lógica da defesa dos interesses gerais do País. Isto é bastante significativo em momentos como o actual (2001), em que se vive no País um processo novo e complexo de liberalização legislativa e privatizações.”*

É evidente que hoje o País vive num clima aerocomercial completamente diferente do de 2001. O Acordo “Horizontal” de Céu Aberto assinado a 18 de Junho com a União Europeia e o aumento da procura de Cabo-Verde como destino turístico devem estimular as autoridades competentes a repensarem nos próximos tempos a aceleração do processo de liberalização do sector do transporte aéreo em Cabo-Verde.

Prevalece ainda a tese, a política de *“defesa ligitima de interesses das empresas designadas quando são negociadas as relações bilaterais”*. A nossa opinião é que no sector de aviação civil, hoje, ou se aproveita das oportunidades comerciais criadas ou se está condenado mais tarde ou mais cedo ao colapso total.

A situação financeira e económica da nossa companhia de bandeira, que a nosso ver, deveria estar já privatizada, permitindo maior liberdade concorrencial no sector, ganhos de competitividade e qualidade na prestação de serviços aos utentes, é uma demonstração fiel de que o País precisa urgentemente de dar mais um salto para frente, para que haja de facto *“um desenvolvimento adequado do sistema de serviço de transporte aéreo com base na sã concorrência”*, pois a realidade vivida actualmente em Cabo-Verde neste sector é preocupante. O aumento dos voos “low cost” e Charters de Europa, por um lado, estimula a adequação urgente do sistema vigente, permitindo ainda mais voos e deve servir de pressão para regularização, a adequação da nossa companhia de bandeira que, continuando como está, poderá em qualquer momento entrar em colapso. O Governo de Cabo-Verde, por razões endógenas e exógenas, não conseguirá suportar financeiramente essa empresa.

O problema maior é como fazer para que o sistema nacional de transporte aéreo continue de pé. *A liberalização do sector é o melhor caminho, mesmo que se*

---

mercado único deverá liberar os direitos de tráfegos para as empresas aéreas dos Estados partes, adoptar um conceito regional de propriedade substancial e controle efectivo, uniformizar a normativa da Aviação Civil, maximizar as conexões, estabelecer uma política externa comum, compartilhar a infra-estrutura aeroportuária e de navegação aérea, facilitar os procedimentos aduaneiros priorizando uma saudável concorrência e preocupação com os usuários.”

*tenha de suportar custos políticos, sociais e económicos a curto prazo, mas que a médio prazo e a longo prazo, o sector, o País sairão a ganhar. Manter o sistema de transporte aéreo por via de acumulação sistemática de dívida à gestora dos aeroportos nacionais, é um enorme risco.*

### **III.- ESPAÇO AEREO DE CABO-VERDE E A FIR OCEANICA DO SAL**

Sobre a aviação civil em Cabo-Verde, por várias razões, infelizmente, muita pouca coisa até hoje foi escrita e trabalhada em termos jurídicos.

De qualquer forma, nos últimos tempos, alguns especialistas começaram a interessar-se pelo aprofundamento das matérias “*quentes e apaixonantes*” deste sector, pela importância que vai ganhando no tecido socioeconómico do País. Eis a razão de publicação de vários artigos técnico-jurídicos nos jornais e revistas especializadas, para além de existência no mercado livresco nacional de algumas obras, “*ainda com pouca profundidade*”, sendo duas, abordando um pouco sobre os primórdios da Aviação Civil em Cabo-Verde e outra de teor técnico com enfoque no desenvolvimento histórico e cronológico da “*FIR Oceânica do Sal*”.<sup>29</sup>

Estes e outros “amigos” estudados narradores da história da Aviação Civil em Cabo-Verde, serão certamente recordados e estudados no porvir, pelo contributo que emprestaram à compreensão do passado aeronáutico e da dinâmica desse sector nos dias de hoje.

Não obstante Cabo-Verde ser um Estado soberano com menos de trinta e oito anos de existência, desde sempre o território destas Ilhas contribuiu de certa forma para o incremento e desenvolvimento da aviação civil mundial.

**Jorge Vieira**, deixou na página 14 da Obra já referenciada, uma passagem interessante que testemunha o que atrás foi mencionado: “*Voar, quando o primeiro mais pesado que o ar (no caso um hidroavião) chegou a Cabo-Verde em 1922, era mais que uma aventura. Digamos que se tratava, utilizando uma linguagem dos dias de hoje, de uma atitude radical de extremo risco, vheia de adrenalina, em que os chamdos “gloriosos malucos das máquinas voadoras” causavam espanto, conheciam a fama e tinham uma vida cheia de emoções que, com mais que desejável frequência, acabava, por fatalidade muito cedo*”. Muito desses homens passaram por Cabo-Verde, um ponto perdido na imensidão do Atlântico Sul, mas que para homens como Sacadura Cabral, Gago Coutinho, Francesco De Pinedo, Ramón Franco ou João Ribeiro de Barros e seus companheiros, era a escala que dava maiores garantias de sobrevivência e de conseguir alcançar objectivos aparentemente inatingíveis”

Algo curioso, histórico e interessante é que as Ilhas de Cabo-Verde conheceram a Aviação Civil dezanove anos depois do considerado “*primeiro voo, o voo inaugural*”,

---

<sup>29</sup> 1.- LAZZERI, Gheraldo e PELLEGRINO Adalberto. SAL- A Ilha de de Cabo-Verde que entrou na História da Aviação Comercial Italiana; 2.- VIEIRA, Jorge. Aviação em Cabo-Verde. 3.- “NEVES, Arlindo. História da FIR do Sal.

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

dos irmãos Wright, a 17 de Dezembro de 1903, no território soberano dos Estados Unidos da América.

A localização geográfica e estratégica, a meio do Atlântico Sul, de Cabo-Verde fez suscitar interesses de vários Países europeus que procuravam chegar a América do Sul por vias mais céleres e com alguma tranquilidade e estabilidade. O Governo Italiano, segundo consta, foi o primeiro a experimentar essa rota depois dos portugueses e entabularam negociações com Portugal.

*“Em Setembro de 1937 a sociedade enviou dois dos seus dependentes às Ilhas de Cabo-Verde coma missão de efectuar um cuidadoso controlo na área. O Ministério da Aeronáutica, ao pedir através do Ministério dos negócios Estrangeiros toda a possível assistência a favor dos dependentes da Ala Litoria, precisava: “ o Governo português manifestou o próprio assento para que os aviões da Sociedade Ala Littoria, por ocasião dos projectados para a instituenda linha aérea entre a Itália e a America do Sul, sobrevoassem a Guiné Portuguesa e as Ilhas de Cabo-Verde, efectuando eventuais aproamentos em ambas localidades. No intento de recolher todo o elemento de juízo útil acerca da oportunidade que as Ilhas de Cabo-Verde sejam escolhidas como escala regular das acima citadas linhas, a sociedade Ala Littoria propõe-se de enviar nos próximos dias às mesmas o honorável Arcidíacono e o comandante Siemen....Segundo os resultados da vistoria efectuada pelos dois funcionários da Sociedade Ala Littoria, enviados às ilhas de Cabo-Verde para o estudo da instituenda linha entre a Itália e a América do Sul, a sociedade referida decidiu efectuar no próximo Mês de Janeiro, ou no máximo no de Fevereiro, provas práticas de amarragem e descolagem na Ilha do Sal, precisamente nas Bâias de Nurdura e de Porto Pedro, com o aparelho que será destinado ao citado serviço ou com outro de tipo semelhante.... O avião escolhido para vôos experimentais era o hidro Cant Z 509, versão aumentada do CantZ506...”<sup>30</sup>*

Estes factos e tantos outros relatados nas obras acima mencionados e nos anais da Aviação Civil Internacional, demonstram claramente que o “destino” das Ilhas de Cabo-Verde estava já traçado e que os grandes promotores “Estados Unidos de América, Inglaterra, Italia, França, Alemanha” e tantos outros países na data que promoviam e desenvolviam a Aviação Civil Internacional, por mais que quisessem, não poderiam deixar de espreitar as oportunidades e facilidades que Cabo-Verde dispunha.

Feitas estas passagens da “brisa mansinha” sobre um pouco de alguns acontecimentos históricos, centramos agora na problemática do Espaço Aéreo de Cabo-Verde.

A Convenção das Nações Unidas de 1982 define Ilha como a formação natural de terra, rodeada de água, que fica a descoberto na preamar. As ilhas possuem mar territorial zona contígua, ZEE e plataforma continental. Contudo, as ilhas artificiais, instalações e estruturas, na ZEE e na plataforma, não têm o estatuto jurídico de ilhas. O mesmo ocorre com relação a instalações e equipamento de investigação científica no meio marinho.

---

<sup>30</sup> LAZZERI Gheraldo e PELLEGRINO Adalberto, In Sal, A Ilha de Cabo-Verde que entrou na História da Aviação Civil Comercial Italiana, LoGisma Editora, Pags. 14-15

É certo que este trabalho não é nem poderia ser um trabalho histórico, mas um trabalho com um cunho jurídico, sem deixar de lado os aspectos históricos mais importantes que estiveram na origem do nascimento do espaço aéreo soberano de Cabo-Verde. Falar desse passado, é falar dos contornos do nascimento, da *FIR Oceânica do Sal*, que mais à frente dedicamos alguns instantes, dado à sua importância no desenvolvimento e crescimento da Aviação Civil nacional e quiçá, mundial.

O espaço aéreo, do ponto de vista da sua condição jurídica como temos estado a analisar desde início do presente trabalho, pode ter duas perspectivas de análise: uma no âmbito do direito público e outra no do direito privado. Esta tese é defendida por muitos especialistas.

Isto tem um pouco a ver com a questão de saber se o espaço aéreo é livre ou se está submetido ao controle, à soberania do Estado subjacente, de um lado, e ver a realação existente entre a condição jurídica do espaço aéreo e o direito de propriedade sobre o solo, de outro.

Esta é uma polémica antiga, pois vem de há mais de um século e está ligada à questão de liberdade de circulação aérea e do direito de sobrevoos.

É tese assente hoje que continuar teimosamente a falar de soberania absoluta, no sentido tradicional do termo, é um absurdo. Há quem defenda tal tese, mas neste mundo globalizado a tendência natural é para se alinhar na direcção *de uma maior liberdade de circulação nos espaços aéreos e de liberalização dos direitos de tráfego*. A política de “céus abertos”, de “Céu Único” e da necessidade crescente e acentuada da massificação do transporte aéreo internacional não deixa qualquer margem de manobra para se compreender que os Estados soberanos, democráticos e modernos não têm outro caminho no futuro.<sup>31</sup>

O Código Aeronáutico de Cabo-Verde tratou e bem estas questões e adoptou as orientações, doutrinas modernas internacionais plasmadas em Convenções Internacionais, p.e. *“Convenção Sobre Aviação Civil Internacional”*, de 7 de Dezembro de 1944, Acordos bilaterais e multilaterais e códigos aeronáuticos de vários países.

O Estado de Cabo-Verde, conforme estatui o Artigo 4.º do Código Aeronáutico de Cabo-Verde (CACV) *tem soberania completa e exclusiva sobre o território nacional, possui direitos de soberania e exerce jurisdição, nos termos previstos na Constituição, na zona continua, zona económica exclusiva e plataforma continental definidas na lei.*

De igual forma, o Artigo 10.º (princípio da proibição de oposição), do CACV diz no seu n.º 1 *“que ninguém pode, em razão de um direito de propriedade, opor-se ao sobrevoos*

---

<sup>31</sup> O “Princípio de Soberania”, embora limitado, afim de não impedir o normal desenvolvimento da actividade aérea, seguindo, assim, não só as soluções previstas nas leis de vários países e na Convenção de Chicago de 1944, mas também a melhor doutrina e o princípio de que não há direitos absolutos; estabelece que a propriedade do solo não pode impedir a actividade aeronáutica e que nos casos de prejuízos por ela causados haverá direito à indemnização, assumindo a teoria do espaço utilizável.



## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

32

*de uma aeronave, sem prejuízo do direito à indemnização, se esse facto lhe causar prejuízo”.*

O CACV deixa claro no seu artigo 9.º (Princípio da Liberdade) “a descolagem, a circulação aérea e a aterragem das aeronaves é livre no território nacional e nas suas águas jurisdicionais, quando não forem limitadas pela legislação em vigor”.

Todavia, “a liberdade de circulação espaço aéreo não é absoluta e deve ter sempre uma adequada regulamentação, por razões óbvias de segurança de voos”.

Por razões de defesa nacional, segurança pública ou segurança de voo, o Governo pode proibir ou restringir a circulação aérea sobre zonas do território nacional (Artigo 11.º do CACV). Uma situação de restrição de circulação aconteceu, por exemplo, aquando da erupção vulcânica na Ilha do Fogo há alguns anos.

Encontramos situação similar em outros Códigos Aeronáuticos e Leis de Navegação Aérea de vários países. O Artigo 3.º da Lei Aeronáutica Civil Espanhola estipula que *“El Gobierno podrá fijar las zonas en que se prohíba o restrinja el tránsito de aeronaves sobre territorio español, los canales de entrada y salida en el mismo y los aeropuertos aduaneros”.*

A questão de interdição de determinadas zonas do espaço aéreo vem, na actualidade, do Artigo 9.º (Zonas Interditas) da Convenção de Chicago, que diz que por razões de carácter militar ou de segurança pública, o Estado contraente poderá, *de maneira uniforme*, condicionar ou interditar o voo de aeronaves de outros Estados em determinadas zonas do seu território.

Na gíria aeronáutica são chamados de espaços aéreos condicionados (*temporários ou permanentes*) os restritivos à circulação aérea em geral, de dimensões definidas, constituindo-se em áreas, **zonas proibidas “P”** - um sector do espaço aéreo de dimensões definidas situado sobre o território de um Estado no qual os voos são proibidos. **Áreas ou Zonas Restitas “R”**- um sector do espaço aéreo de dimensões definidas situado sobre o território de um Estado, onde os voos são restritos, de acordo com as condições específicas e **Áreas ou Zonas, “D”**- um sector do espaço de dimensões definidas no qual se podem desenvolver em momentos precisos actividades que põem em perigo o voo de aviões”. Estes espaços têm os limites indicados nas cartas aeronáuticas e ou manuais, consoante a sua natureza. Na área prerrogativa, existem riscos em potência para a navegação aérea, p.e., realização de treinos de aeronaves civis. Nos espaços aéreos condicionados de carácter temporário, por exemplo, as condições definidas não constam de Cartas ou Manuais, mas publicadas através de NOTAM “NOTICE TO AIRMAN” ou Suplementos de AIP “AERONAUTICA INFORMATION PUBLICATION” .

O Código Aeronáutico de Cabo-Verde não fez senão reforçar no ordenamento jurídico cabo-verdiano o consagrado nos Artigos 5.º (Direito de Voo em Serviço não Regular),

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

9.º (Zonas Interditas), 12.º (regras do Ar) e 13.º (Regulamentos de Entrada e Saída)<sup>32</sup> da Convenção da Chicaoh de 1944 sobre a Aviação Civil Internacional.

Portanto, ao fim e ao resto, quando falamos do espaço aéreo de Cabo-Verde, estamos a falar de uma parcela, de uma parte importante do território soberano destas Ilhas arquipelágicas.

De acordo com o Artigo 2.º da Convenção de Chicago de 1944, *“constituem território de um Estado as regiões terrestres e as águas territoriais adjacentes que estejam sob a soberania, jurisdição, protecção ou mandato desse Estado”*.

Já deixamos atrás a nossa opinião sobre o entemdimento acerca da última parte deste artigo- *“É claro que actualmente esta definição poderá trazer alguns problemas por destoar do conceito contemporâneo do território, “protectorado e mandato” que poderá em certa medida, a nosso ver, contrariar a Declaração sobre a concessão da independência aos Países e Povos Coloniais de 14 de Dezembro de 1960, na qual consta que diz que “a subordinação dos povos a um estado e jugo estrangeiros e a sua exploração negação dos direitos essenciais do homem, estão em contradição com o Estatuto da Organização das Nações Unidas e empedem o desenvolvimento da cooperação e estabelecimento da paz em todo o mundo”*.<sup>33</sup>

O Artigo 6.º da Constituição da República de Cabo-Verde define com calareza e exactidão a composição do território de Cabo-Verde e aponta na **alínea c)** do mesmo artigo que o território de Cabo-Verde é composto pelo **espaço aéreo** suprajacente aos espaços geográficos referidos nas alíneas anteriores”.

Diz ainda o n.º 3 do Artigo 6.º da Constituição em referência que **“nenhuma parte do território nacional ou dos seus direitos de soberania que o Estado sobre ele exerce pode ser alienada pelo Estado”**.

Isso significa que o Estado de Cabo-Verde, falando concretamente do espaço aéreo que é tema de análise neste momento, como parte do território nacional, não pode ser alienado.

De qualquer forma, não alienar parte do território, não significa manter uma política aérea de obstáculos ou de “atrapalhação” nas comunicações ou ligações aéreas entre outros Estados.

O famoso **Ambrosini** já dizia que *“ Los países se encuentran unidos entre si por dicho espácio, el cual ofrece la posibilidad de efectuar comunicaciones rápidas y directas entres los mismos y nada justificaria que un Estado pudiera obstaculizar a su capricho*

---

<sup>32</sup> 1.- Decreto-Lei n.º 99/78, de 4 de Novembro, que aprova asnormas para a realização de sobrevoo e aterragem em território nacional de Aeronaves de Estado estrangeiras;

2.- Decreto n.º 10/80, de 11 de Fevereiro, que aprova o regulamento relativo à Entrda, saída e sobrevoo do Território de Cabo-Verde por aeronaves civis em voos internacionais. Estes diplomas legais foram revogadops pelo Código Aeronautico de Cabo-Verde, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto;

3.- Decreto-lei n.º 37/2006, de 3 de Julho que aprova o regulamento relativo à entrada, o sobrevoo e a saída do território nacional de aeronaves estrangeiras, em vigor neste momento.

<sup>33</sup> Declaração da ONU de 1960 sobre a Concessão da Independência aos Países colonias, Artigo 1.º

*el uso de tal via de comunicacion por parte de los demás Estados. Concluiu que El derecho de sobrevuelo y aun el de aterrizar en los lugares pre-establecidos o, en caso de necesidad, donde sea posible, oertecen a la categoria de los derechos elementares e innatos, que ninguna ley puede desconocer sin violar los supremos principios wur deben egir, también del punto de vista del derecho, la convivência humana*".<sup>34</sup> Ou dito de outra forma, a acção do Estado nesta esfera soberana é condicionada pelo princípio de que não há direitos absolutos.

O Código Aeronáutico de Cabo-Verde, considerado um Código moderníssimo, vem demonstrar que de facto o Estado de Cabo-verde vem acompanhando as tendências actuais do direito internacional.

Entretanto, nem a Constituição de Cabo-Verde nem o mencionado Código define o espaço aéreo. Artigo 6.º, alínea C) da Constituição de Cabo-Verde diz apenas *“pelo espaço aéreo suprajacente aos espaços geográficos referidos nas alíneas anteriores (pelas Ilhas, ilheus e ilhotas que historicamente sempre fizeram parte deo arquipelago e pelas águas interiores, as águas arquipelágicas e o mar territorial definidos na lei, assim como os respectivos leitos e subsolos”*.

O Código Aeronáutico de Cabo-Verde aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto e revisto em 2009, seguindo a orientação constitucional, definiu no seu artigo 3.º o conceito de Aeronautica civil *“Para efeitos deste código, entende-se por aeronáutica civil, o conjunto de actividades relacionadas com o emprego de aeronaves, publicas e pribadas, com excepção das miliates, bem como a organização eutilização de infra-estruturas aeronáuticas e do espaço aéreo por parte de aeronaves, sem prejuizo do disposto no n.º 2 do artigo anterior”*

Aliás, até neste capítulo, Cabo-Verde segue as pisadas das legislações modernas existentes, pois a questão da definição do espaço aéreo soberano continua a ser uma questão internacional e de difícil resolução. A questão de fundo, como tivemos a preocupação de sublinhar anteriormente, tem a ver com a delimitação na vertical do espaço aéreo, ou seja até onde chega a soberania de qualquer Estado. E por esta e outras razões constantes de vários documentos internacionais (ICAO) até agora, ninguém conseguiu fixar em substância onde termina a soberania de cada Estado. Nos Códigos Aeronáuticos e e legislações aeronáuticas similares que tivemos oportunidade de estudar no âmbito de realização deste pequeno trabalho sobre esta matéria, a questão do Espaço Aéreo soberano é tratada no cômputo geral da mesma maneira. As referências são quase todas iguais. Por exemplo, a Lei n.º 1860/2002 de Paraguaio que aprova o Codigo Aeronáutico diz no seu Artigo 1.º que *“ la República del Paraguaya tiene soberania en el espacio aéreo situado sobre su território, que incluye las aguas jurisdicionais”*.

A lei aeronáutica espanhola diz no seu Artigo 1.º *“el espácio aéreo situado sobre el território español y su mar territorial está sujeito a la soberania del Estado espanhol”*. Acrescenta ainda a mesma lei no seu Artigo 7.º que *“o Estado espanhol, por Tratados ou Convénios com outros Estados ou mediante permissão espacial, poderá autorizar o trânsito “inócuo” sobre seu território de aeronaves estrangeiras e que às estas aeronaves, enquanto se encontram no território de soberania espanhoala ou em espaço aéreo a ele*

---

<sup>34</sup> AMBROSINI, A.: Instituzioni....cit., p. 71.

sujeito, serão aplicadas as disposições dessa lei assim como as sanções policiais e de segurança pública vigentes em Espanha” “Artigo 7”.

A Lei de Navegação Aérea de Perú dispõe no seu Artigo 3.º (de la soberania sobre el espacio aéreo) que “el Estado Peruano ejerce soberania completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y mar adyacente, hasta el limite de las 200 (doscientas) millas, de conformidad com la Constitucion Política del Parú”.

Como enfatiza o Professor Gualdino Rodrigues, na sua obra “*As Fontes Internacionais do Direito Aéreo*” a Convenção de Chicago, como aliás o direito aéreo, assenta no princípio fundamental, constante do Artigo 1.º que afirma a soberania absoluta e exclusiva dos Estados sobre o espaço aéreo, que cobre o seu território. Este especialista em Direito Aéreo acrescenta ainda que o princípio da soberania é o princípio fundador de todo o direito aéreo e dele decorrem, como corolários, outros princípios gerais, aplicáveis a todos os domínios da aviação civil, os quais, no seu conjunto, constituem a base e a unidade, em que assenta e se molda o sistema jurídico de Chicago. Ele enumere três princípios gerais, ou sejam:

1.- *Aplicação da lei do Estado sobrevoado em todos os domínios do transporte aéreo e da navegação aérea* “Artigos” 10.º (Aterragem em aeroportos aduaneiros), 11.º (Aplicação das regras do ar), 12.º (Regras do Ar), 13.º (Regulamentos de entrada e saída) e 14.º (Medidas Sanitárias) da Convenção.

2.- *Igualdade de tratamento (ou não discriminação) em relação a todas as aeronaves dos Estados contratantes* e reafirma que este princípio também está presente em vários Artigos da Convenção de Chicago, nomeadamente: Artigo 9.º (Zonas Inteditas), Artigo 11.º (Aplicação das Regras do Ar); Artigo 15 (taxas de aeroporto e outras análogas) e o Artigo 35.º (restrições quanto à natureza da carga).

3.- *Obrigatoriedade de simplificação e uniformização das legislações nacionais, em conformidade com as normas, as práticas recomendadas e os princípios emanados.* Aqui dois Artigos “12.º (*regras do ar*) e 28.º (*facilidades de navegação aérea e uniformização de sistemas*) da Convenção mereceram atenção no “interesse da segurança, da regularidade e da eficácia da navegação aérea internacional”.

Outro especialista em direito Internacional, António Azevedo Junior, no seu trabalho “A regulamentação Internacional da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a respeito da salvaguarda da segurança da navegação entende que a Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional funda-se em alguns princípios que constituíram como que base do equilíbrio que permitiu a sua aprovação e, hoje em dia, da adesão quase universal. Acrescenta ainda este Causídico que o princípio da soberania dos Estados sobre o espaço aéreo que cobre os seus territórios é um deles. Mas este princípio que tem importantes implicações em termos de restrições à navegação aérea internacional, é temperado para consagração do princípio da *salvaguarda da segurança da navegação aérea* que encontra manifestações deste princípio em várias artigos da Convenção de Chicago, nomeadamente a línea h) do Artigo 44 que declara como um dos objectivos da criação da OACI a promoção da segurança do voo na navegação aérea internacional e o artigo 37.º que promove a adopção de regulamentação internacional

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

sobre segurança e o artigo 28.º que consagra o compromisso de uniformização de facilidades de navegação aérea.

Portanto, as características jurídicas básicas do espaço aéreo do Estado de Cabo-Verde acompanham a evolução regulamentar internacional, consubstanciadas através das leis vigentes no País já em grande parte mencionadas anteriormente.

Todavia, esta parte do presente trabalho ficaria incompleta se fosse concluída sem discorrer um pouco sobre um sector importante do espaço aéreo cabo-verdiano que é a **FIR DO SAL” FLIGHT INFORMATION REGION”**<sup>35</sup>.

A primeira FIR Oceânica do Sal foi estabelecida por decisão da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) há quase 62 anos (Outubro/Novembro de 1951)<sup>36</sup>.

---

<sup>35</sup> **WIKIPEDIA-** a enciclopédia livre.- **Região de Informação de Voo** (ou **FIR**, do [inglês](#) *Flight Information Region*) é a designação dada nas actividades ligadas à [aviação civil](#) às grandes áreas de [espaço aéreo](#) em que se divide o Mundo, sendo a divisão mais abrangente do espaço aéreo regular em uso na actualidade.<sup>[1]</sup> Cada FIR tem limites horizontais e verticais bem definidos no interior dos quais todos os voos são reportados a um órgão coordenador de serviços de tráfego aéreo (designado em geral pela sigla inglesa [ATS](#), de Air Traffic Services).<sup>[2]</sup> A partir desse órgão as aeronaves recebem o Serviço de Informação de Voo (*Flight Information Service*), o que lhes permite manterem a separação necessária para evitar colisões. O órgão ATS responsável pela FIR também presta o serviço de alerta, destinado a receber e encaminhar quaisquer comunicações de emergência que se originem de aeronaves que voem no interior da FIR.

**34.- Modernização dos Serviços de Controle de Tráfego Aéreo na FIR Oceânica do Sal,- Cabo-Verde, ASA,SA, Março de 2013,-** A primeira FIR Oceânica do Sal foi estabelecida por decisão da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), na 1ª reunião Regional de Navegação Aérea SAM/SAT, em Outubro/Novembro de 1951, realizada em Buenos Aires, estendendo-se até à FIR de Recife, conforme o Doc. OACI 7211.

Na 2ª reunião SAM/SAT, realizada em São Paulo, em Outubro/Novembro de 1957, Portugal solicitou a supressão desta primeira FIR. A mesma foi concedida ao Senegal, conforme as recomendações 9/2 e 9/5 e as cartas ATS-1 e ATS-3 do Doc OACI 748.

O excessivo volume de falhas e de situações de quase colisão ocorridos na área, por problemas de comunicações entre as aeronaves e o Centro de Controlo de Dakar, levaram Cabo Verde, na 1ª reunião Regional de Navegação Aérea CAR/SAM, que se realizou em Lima, de 5 a 28 de Outubro de 1976, a solicitar o restabelecimento da FIR Oceânica do Sal. A reunião decidiu positivamente, conforme as Recomendações 6/3 alíneas q) e r) do Doc 9124, CAR/SAM.

A Comissão de Navegação Aérea da OACI, reunida em Março de 1977, decidiu por 10 votos a favor e 1 contra (do delegado da França), recomendar ao Conselho da OACI a aprovação da implantação da FIR Oceânica do Sal.

Devido à muita manipulação política e tendo em conta a mais alta consideração ao Presidente do Conselho da OACI, Cabo Verde aceitou uma solução de compromisso provisional que tratava da amputação, em cerca de metade, da antiga área da FIR. O Conselho da OACI ratificou, em Dezembro de 1978, a implantação da FIR Oceânica do Sal, com os votos contra da França e do Senegal.

A implantação operacional ocorreu no dia 21 de Fevereiro de 1980, sendo editada no Plano Regional de Navegação Aérea AFI (África/Índico), Doc 7474.



## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

37

Antes dessa data histórica, o espaço aéreo de Cabo-Verde, ainda sob a dominação colonial, já era palco de incursões internacionais de aviões de longo curso.

Em 1922, Gago Coutinho e Sacadura Cabral realizaram a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, constituindo Cabo-Verde, desde então, como uma escala entre os continentes Europeu, Africano e da América do Sul; entre 1937/1939, a Companhia Aérea Italiana ALA LITORIA, prepara a “*pista natural*” localizada entre Fejoal e Parda, posteriormente chamada “Campo di Fortuna”; em 1939, no dia 24 de Dezembro, aterra a primeira aeronave tipo SAVOIA MARCHETTI, iniciando-se uma actividade comercial, ou seja, o transporte de correio, com o percurso **ROMA/SEVILHA/VILA CISNEROS/SAL/NATAL/RECIFE/RIO DE JANEIRO/ARGENTINA**; em 1947, a IATA na sua primeira Conferência Regional do Atlântico Sul, recomenda à *Administração Portuguesa, a construção do Aeroporto Internacional, na Ilha do Sal, como indispensável ao regular funcionamento da navegação aérea*; em 1948, depois do Governo Português ter comprado “1945” instalações aos Italianos, recebe da ALA LITORIA (mais tarde ALITALIA), as instalações e as obras de adaptação e ampliação do Aeroporto e as de estradas, arruamentos, edificios, instalações eléctricas, captação e distribuição de água e esgotos e **em 1949, no dia 15 de Maio** com a presença do então Ministro das Comunicações de Portugal, *Almirante Gago Coutinho*, tem lugar a inauguração oficial do *Aeroporto Internacional do Sal*.<sup>37</sup>

Portanto, estas Ilhas “afortunadas” desde os primórdios do século XX vêm dando a sua contribuição no desenvolvimento das realções aerocomerciais no mundo e criando, dentro das suas capacidades, condições essenciais para que *o princípio de segurança de aviação civil internacional* seja efectivamente cumprido. Cabo-Verde contribuiu, ainda de forma ténua, para que em **1945, nove milhões de passageiros** viajassem por via aérea. De igual forma, se a IATA e outras organizações internacionais como ICAO, OMT e outras consideraram que nos anos 90, qualquer turista, querendo, poderia dar volta ao Mundo a tempo previsto incluindo as escalas, **em menos 80 (oitenta) horas**, Cabo-Verde, considerando a sua localização geográfica privilegiada e as condições na data existentes a nível da **FIR do Sal** e das infraestruturas Aeroportuárias e turísticas nacionais, deu à colectividade mundial um grande contributo.

Uma FIR não é nada mais, nada menos que um espaço aéreo específico, de dimensões definidas pelas instâncias competentes da ICAO (Conselho), após parecer técnico da Comissão de Navegação Aérea, onde são prestados serviços de informação de voo e de alerta.

A este conceito, falta um elemento importante que é a responsabilidade. Alguém tem de assumir esta responsabilidade na aplicação das orientações e directrizes do Órgão político da ICAO (**Conselho**).

Assim, salvo o devido respeito pela opinião contrária, a **FIR** corresponde a um espaço aéreo delimitado vertical e lateralmente, onde são prestados serviços de informação de

---

Em 31 de Dezembro de 1983, o Governo de Cabo Verde decretou a criação da ASA (DL nº 144/83), com sede na Ilha do Sal, tendo por objecto a exploração e desenvolvimento dos aeroportos e da FIR Oceânica do Sal.<sup>36</sup>

<sup>37</sup> Revista da ASA- 50 anos do Aeroporto Internacional do Sal; 15 anos da ASA

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

voos e de alerta, no interior do qual um Estado é responsável pela prossecução desses objectivos.

A sua particularidade em muitos casos, tem ver com a sua extensão, dimensão que pode ultrapassar o espaço aéreo soberano de um País. Não é por acaso que na determinação de certas FIR'S, a Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) tem de passar por vários mecanismos de consultas de discussões, imperando, no entanto, na maioria das vezes, a questão de segurança dos voos, não obstante a tentativa de querer sobrevalorizar a questão política, escudando-se no elemento "Soberania".

Assim, a história de aviação Civil internacional regista situações de um ou mais Estados para administrar uma FIR, "especialmente quando esta se encontra localizada em espaço internacional, é da competência da OACI (organização da Aviação Civil Internacional), mais concretamente do seu órgão político, o Conselho. O espaço ocupado por uma FIR, não é, na maior parte das vezes, território do País que a administra, como é o caso de Cabo-Verde, onde somente 1/3 é território nacional. Assim, em qualquer altura, se a OACI reconhecer que um Estado não reúne condições para administrar uma FIR com segurança, regularidade e economia para o transporte aéreo, poderá retirar essa FIR da Administração desse Estado. Recorde-se que a actual FIR Oceânica do Sal foi retirada da FIR Dakar, administrada pelo Senegal, invocando precisamente esse princípio."

Aqui com o devido respeito pela parte sublinhada, com a devida vénia, retirada do trabalho acima mencionado **"Modernização dos Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo na FIR Oceânica do Sal**, no caso da FIR do Sal, a ICAO fez a justiça, pois não estiveram em jogo só a segurança, a regularidade e a economia, mas também o reconhecimento das capacidades endógenas de Cabo-Verde e a reposição histórica da acção brilhante deste jovem País, que no passado (ainda Colónia Portuguesa) deu um grande contributo na afirmação das rotas seguras do tráfego aéreo, entre Europa e America do Sul e entre a África e a América do Norte e América Central. Aliás, foi precisamente com intuito de se reforçar a segurança dessas rotas que a primeira Reunião SAM/SAT realizada a Buenos Aires, Argentina em Outubro/Novembro de 1951 recomendou o estabelecimento da FIR Oceânica do Sal.

A História torbulenta da criação FIR do Sal já está descrita e contada por um técnico da área, **ARLINDO Neves**, Controlador de Tráfego Aéreo, quadro da ASA,SA in **"História da FIR do SAL"** e por um Jornalista muito conhecido no sector de Aviação Civil (*português e cabo-verdiano*) **JORGE Vieira**, **"Aviação em Cabo-Verde"** obras essas já anteriormente mencionadas e registadas neste trabalho. Outras histórias nascerão conceteza, pois a história da FIR está intrinsecamente ligada à História da aviação Civil em Cabo-Verde e há ainda entre nós muitos actores vivos dessa caminhada.

Para conhecimento global do percurso histórico da FIR Oceânica do Sal, estas duas obras são de consulta obrigatória.

Como se pode constatar da informação histórica da criação da FIR Oceânica do Sal atrás mencionada, o Estado de Cabo-Verde, logo após a Independência nacional (**5 de Julho de 1975**) teve de travar uma luta diplomático-jurídica titânica contra Senegal e seus aliados directos para poder recuperar, a FIR perdida em 1957. Infelizmente, não

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

obstante sólidos argumentos técnicos da Delegação do Estado de Cabo-Verde, parafraseando o Jornalista Jorge Vieira, a FIR do Sal acabou por ser aprovada pelo Conselho da ICAO em Dezembro de 1978, mas com os limites bastantes reduzidos em relação aos recomendados pela Reunião Regional de Lima.

A este respeito, o especialista em navegação aérea, Arlindo Neves, na sua obra já mencionada, deixou um testemunho de grande valor para compreensão da situação que nada se pefilhava “ *Nessa reunião, após uma acção esplêndida na condução de um probelam tão sensível, com uma estratégia onde os pontos fulcarais eram, por um aldo, a situação das falhas de separação e de comunicação, questões que punham em causa a segurança dos voos geridos por Dakar e, por outro lado, a posição estratégica do arquipélago bem como as condições naturais das Ilhas montanhosas para uma boa propagação e cobertura do contacto rádio em VHF, conseguiu-se obter a recomendação para a criação da FIR Oceânica do Sal com extensão desde a fronteira com a FIR de Canárias, a Norte, até encostar na FIR de Recife, a Sul, ficando com a seguinte delimitação expressa em cordenadas:*

**24000N02500W;2000N02000W;1500N02000W;0240N02745W;0740N03500W;1330N3730W;1700N03730W;2400N02500W.**

Porém, questões políticas se sobrepuseram a questões técnico-operacionais, atropelando recomendações da *CAR/SAM,16/d* constantes do *Doc. 9194 CAR/SAM*. E assim à FIR do Sal foi amputada uma parte a Sul ficando a FIR Oceânica de Dakar a fazer fronteira a Sul de Recive.

Como se disse atrás, a FIR Oceânica do Sal, com as dimensões actuais foi implementada a *21 de Fevereiro de 1980, DECRETO-LEI 9/80 (BO nº 6 de 11 de Fevereiro) - que estabelece a Região de Informação de Voo Oceânica do Sal-FIR Oceânica do Sal*, quase cinco anos após a independência nacional, tendo sido editada no Plano Regional de navegação Aérea AFI (África/Índico), conforme o Docu. N. 7474.

Assim, a existência jurídica da FIR Océânica do Sal veio a verificar-se com a publicação do *Decreto-Lei n.º 9/80, de 11 de Fevereiro*, que entrou em vigor precisamente no dia do arranque operacional, de facto, das suas actividades.

Um diploma legal simples, objectivo com apenas 8 (oito) artigos, para além de estabelecer oficialmente a *Região de Informação de Voo Oceânico do Sal (FIR Oceânica do Sal) (artigo1.º)* e fixar os serviços a serem prestados e a organização e a regulamentação dessas estruturas importantes (Serviços), introduziu uma questão crucial para a sobrevivência e desenvolvimento da Estrutura Organizativa na data (Aeroporto do Sal), que foi a questão da cobrança de taxas pelos serviços prestados. Esta era de facto uma medida recomendada pela ICAO e de natureza urgente, pois Cabo-Verde não teria hipótese de aguentar a nova estrutura da FIR sem receitas para investimento, organização do Serviço e seu desenvolvimento, conforme as exigências da própria Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).

O Decreto-Lei n.º 9/80, de 11 de Fevereiro, que criou a FIR Oceânica do Sal deixou de forma clara as responsabilidades do Aeroporto do Sal quando diz no seu Artigo 2.º que “*Os serviços, instalações, equipamentos e pessoal afectos ao funcionamento da FIR*

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

*Oceânica do Sal, consideram-se integrados no Aeroporto Internacional Amilcar Cabral”.*

O Aeroporto do Sal na data vivia apenas do seu orçamento que vinha dos cofres do Estado e das poucas receitas de taxas de tráfego que cobrava.

Aliás, segundo o Jorge Vieira, já citado neste trabalho, “**nos primórdios de País independente**, a viabilidade técnica, económica e a capacidade humana de gerir o Aeroporto do Sal eram vistos, mesmo pelos mais optimistas, bastante nebulosos e incertos; para outros representava uma total impossibilidade de assegurar a sua manutenção e desenvolvimento. E a situação na realidade assim justificava se lembrarmos que o Aeroporto até aquela data, passados 26 anos desde a sua abertura, jamais havia conseguido equilibrar o seu orçamento, embora extremamente modesto, Nada mais que *vinte mil contos*.... Dada a situação, era impossível atrair mais tráfego e por isso a única solução seria procurar outras fontes de receita. E uma delas seria a recuperação da antiga FIR Oceânica do Sal que poderia trazer desafio para a exploração do Aeroporto com cobrança de taxas pela assistência às aeronaves que sobrevoavam”.

Mas o Governo de Cabo-Verde na data e antes de entrada em vigor da Fir Oceânica do Sal, começou a tomar medidas jurídicas e de políticas para criar condições de sustentabilidade do Aeroporto e da prevista criação e entrada em funcionamento da FIR Oceânica do Sal.

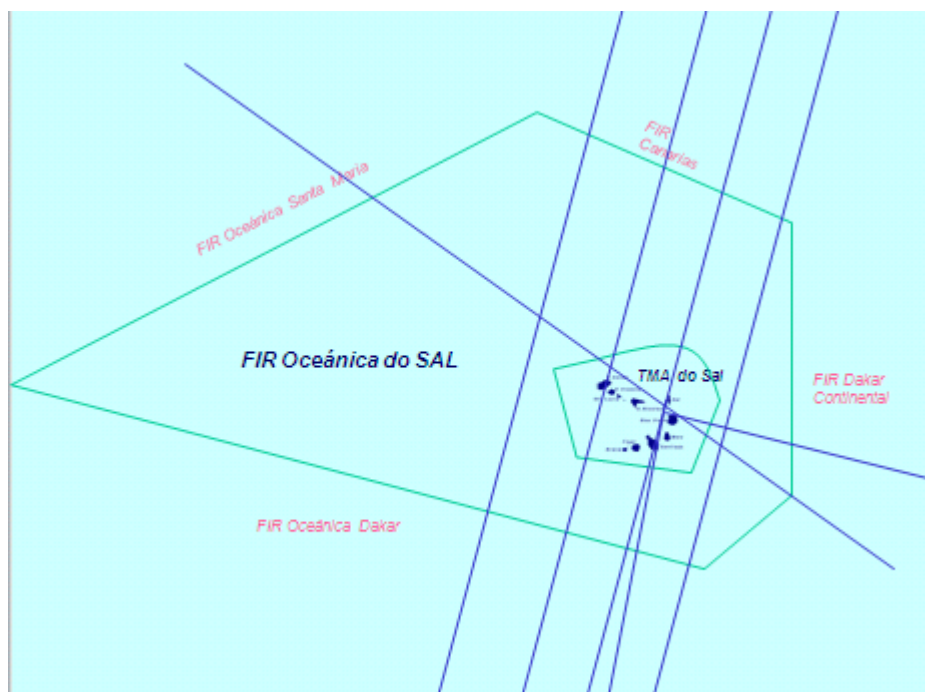
Assim, o Governo aprovou importantes instrumentos jurídicos que legitimaram a política na data seguida, criando condições operacionais mínimas de funcionamento da FIR Oceânica do Sal e introduzindo melhorias na performance do Aeroporto Internacional Amilcar Cabral, que passou a dar suporte à nova estrutura criada (FIR do Sal).<sup>38</sup>

<sup>38</sup> Decreto-Lei n.º 62/75, (BO n.º 25) de 20 de Dezembro que regulamenta a cobrança das taxas aeroportuárias e regulamenta os procedimentos para a respectiva cobrança; Portaria n.º 36/75 (BO n.º 25) de 20 Dezembro- que aprova novas taxas de tráfego e ocupação de terrenos e instalações no Aeroporto Internacional Amilcar Cabral; Portaria n.º 31/76 (BO n.º 30 de 24 de Julho- que cria Junto do Aeroporto da Praia um posto de Despacho enquadrado na Circunscrição Aduaneira da Praia); Portaria n.º 41/77 (BO n.º 33 de 13 de Agosto) que actualiza os preços de venda de energia eléctrica no Aeroporto Internacional Amilcar Cabral; Portaria n.º 43/77 (BO n.º 33 de 13 de Agosto, que dá nova redacção ao Artigo 1.º da Portaria 36/75 (taxas); Despacho de 18 de Março de 1978, que cria a Comissão de Segurança Aeroportuária do Aeroporto Internacional Amilcar Cabral e indica a sua composição; Decreto-Lei n.º 99/78; (BO n.º 44 de 4 de Novembro), que estabelece normas para a realização de sobrevoos e aterragem em território nacional de aeronaves de Estados Estrangeiros. (Revisto no Despacho publicado no BO.º 24 de 31 de Julho de 1995); Decreto n.º 158/79; - dá nova estrutura ao Quadro de pessoal do Aeroporto Internacional Amilcar Cabral; Decreto n.º 10/80 (BO n.º 6, de 11 Fevereiro) - Aprova o Regulamento à entrada, Saída e Sobrevoos do Território de Cabo-Verde de Aeronaves Cívicas em Voos Internacionais); Portaria n.º 107/80- Actualiza as Taxas de Tráfego no Aeroporto Internacional Amilcar Cabral; Portaria n.º 11/80 (BO N.º 6 de Fevereiro) – Estabelece o Sistema e Tabela de taxas de Assistência à navegação aérea em rotas a aplicar na Região de Informação de voos Oceânica do Sal; Decreto n.º 89/80, (BO 41 de 11 de Outubro), cria a Comissão Nacional de Facilitação e Segurança do transporte Aéreo; Decreto n.º 78/81 (BO n.º 28 de 11 de Julho-Determina as zonas confinantes como com o Aeroporto Internacional Amilcar Cabral,

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

41

Segundo dados existentes, a FIR Oceânica do Sal neste momento tem a configuração abaixo ilustrada, as seguintes coordenadas:



**2400N02500W;2000N02000W;1500N02000W;1258N02122W;  
1340N02421W;1700N-03730W;2400-02500W.**

Hoje, segundo Arlindo Neves, na Obra já mencionada atrás, a FIR Oceânica do Sal está localizada na grande região de navegação AFI, e sua posição estratégica coloca-a na encruzilhada dos maiores fluxos de tráfego aéreo, entre a Europa e a América do Sul, a África Ocidental e as Américas de Norte e Central e as Caraíbas. Juntamente com as FIR's de Casablanca, Canárias, Dakar Oceânica e Recive, constitui o designado Corredor EUR/SAM (Europa/America do Sul). Presentemente **sete** rotas ATS (Serviço de Tráfego Aéreo) fixas estão inseridas na FIR Oceânica do Sal.

Sem querer entrar ao fundo no aspecto técnico-funcional da FIR Oceânica do Sal, sua estrutura e classificação, ***por tratar-se de uma parte técnica e que merece tratamento noutra esfera***, gostaríamos de deixar registado neste trabalho apenas que as divisões do espaço aéreo acontece sempre como forma de se encontrar uma organização funcional de modo que os serviços de tráfego aéreo a serem prestados ali sejam eficientes no cumprimento dos objectivos previamente definidos.

---

sujeitas a Servidão Aeronáutica (rectificado no BO n.º 32/81); Decreto n.º 121/81, BO n.º 44, de 31 de Outubro, Alarga o quadro do pessoal do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral.

---

JOSE ANTONIO MORENO, Ilha do Sal, Cidade de Espargos, [moreno6632@gmail.com](mailto:moreno6632@gmail.com)



## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

42

O espaço aéreo mundial foi há muito tempo dividido em 08 (oito) grandes Regiões de Navegação Aérea (RNA) de acordo com a localização geográfica e estas por sua vez, foram subdevididas em Regiões de Informação de Voo (FIR ou RIV), cuja jurisdição foi atribuída aos diferentes Estados signatários da Convenção de Chicago, não obstante os limites das FIR'S, como dissemos atrás, não correspondem necessariamente as fronteiras desses Estados.

Citando o CTA “*Controlador de Trafego Aéreo*” Arlindo Neves, A FIR do Sal divide-se em *Espaço Aéreo Superior e Espaço Aéreo Inferior*. O Espaço Aéreo Inferior vai do solo ou nível da água (limite inferior “GND/MS-Ground Mean See Level) até o nível de voo 245 (limite superior “UNL=UNLIMITED) e dispõe de espaço aéreo controlado e não controlado.

O Espaço Aéreo Superior (UTA) é totalmente controlado e vai do nível de voo 245 (limite inferior) até ilimitado – não tem limite. Os espaços aéreos controlados dentro da FIR do Sal são:

**UTA-** Região de controlo Superior “Upper Controlled Airspace);

**TMA-** Área Terminal de Controlo “Terminal Control Area);

**AWY`s** - “Corredores Aereos” - B623,R976,A602,W31,W32

**CTR`s**- Zona de Controlo “ Control Zone” Sal, Praia, e S. Vicente.

O Espaço Aéreo Não Controlado é o restante espaço aéreo onde **somente se presta o Serviço de Informação de Voo e o serviço de Alerta.**

A Classificação do Espaço Aéreo oceânico do Sal está de acordo com o estabelecido no Anexo 11 da ICAO. Na FIR/UIR “Região de Informação de Voo Superior-**Upper Flight Information Region**) do Sal aplicam-se apenas as classificações de espaço aéreo **A, C e G.**<sup>39</sup>

Acrescentaríamos ainda que a prestação de Serviços de Tráfego Aéreo nos espaços aéreos controlados e não controlados tem de estar obrigatoriamente em sintonia com os objectivos desses serviços que indubitavelmente para serem atingidos, ter-se-á de ter em

<sup>39</sup> A classificação é feita com base na atribuição das letras **A a G**. Assim, os espaços aéreos controlados são classificados de **A a E** e os espaços não controlados são classificados de **F a G**.

**Classe A-** São permitido só a voos IFR, todos sujeitos ao controle de tráfego, sendo separados uns dos outros;

**Classe B-**São permitidos voos IFR; e VFR; todos os voos estão sujeitos ao serviço de controlo de tráfego aéreo e são separados entre si.

**Classe C-** Permitido a voos IFR VFR, todos sujeitos ao controle de tráfego aéreo; os voos IFR são separados entre si e dos voos VFR; os voos VFR são separados apenas dos voos IFR e recebem informação de tráfego em relação aos outros voos VFR.

**Classe D-** São permitidos voos IFR e VFR, todos os voos estão sujeitos ao serviço de controlo de tráfego aéreo; os voos IFR são separados entre si e recebem informações de tráfego em relação aos voos VFR. Os voos VFR recebem apenas informação de tráfego em relação a todos os outros voos.

**Classe E-** São permitidos voos IFR e VFR; apenas os voos IFR estão sujeitos ao serviço de controlo de tráfego aéreo e são separados dos outros voos IFR; todos os voos recebem informação de tráfego sempre que for possível; a classe E não é utilizável para as zonas de controlo.

**Classe F-** São permitidos voos IFR e VFR; apenas os voos IFR recebem serviço consultivo de tráfego aéreo; todos os voos recebem serviço de informação de voo, quando requerido.

**Classe G-** Permitidos a voos IFR e VFR, recebendo informação de voo se o solicitarem.

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

conta: *o tipo de operações das aeronaves (VFR/IFR); a densidade do tráfego; as características operacionais das aeronaves e tantos outros aspectos.*

Na FIR/UIR acima de FL245 todo o espaço da UIR é **Classe A**. Entre FL195 e FL245 dentro dos corredores, é espaço **Classe A**. Entre 8500 pés e FL195 dentro dos corredores, é espaço **Classe G**.

Na TMA “**Area Terminal**”, entre FL195 e o limite superior da TMA (FL245) é espaço **Classe A**. Entre FL195 e o limite inferior da TMA (700 pés, FL85 ou FL135) é espaço **Classe C**.

Na CTR “**Zona de Controlo**” do Sal, Praia e S.Vicente é espaço **Classe C**.

Na **ATZ (Zona de Tráfego de Aeródromo)** do Sal, Boavista, Praia e S.Vicente é espaço **Classe C**.

É evidente que a criação desses tipos de espaços aéreos, sem margem para dúvida, tem como objectivo central *proteger o tráfego que circula segundo as regras de voo IFR*.

A ICAO recomenda que esses espaços sejam dimensionados de forma a abarcar uma área estritamente necessária para o efeito, dado o elevado grau de responsabilidade a que qualquer Estado detentor do espaço se sujeita, não só do ponto de vista jurídico como económico, sempre objectivando os serviços ali prestados.

Não obstante Cabo-Verde ter poucos anos de existência como Estado livre, conforme *Mário Paixão Lopes*, in *(Modernização do ATS na FIR Oceânica do Sal)*, “a implementação da FIR Oceânica do Sal, a 21 de Fevereiro de 1980, no culminar de um longo processo de negociações, constitui um voto de confiança à capacidade e vocação aeronáuticas de Cabo-Verde, bem alicerçadas no contributo inegável e reconhecido que o Aeroporto do Sal vinha, há mais de quarenta anos, dando à aviação civil internacional. Contribuiu decisivamente, pela qualidade do serviço prestado, para o aumento da segurança aérea nas rotas do Atlântico Sul, facto várias vezes reconhecido não só pela ICAO, mas também e, em especial, por outras Organizações Internacionais dos utilizadores do espaço aéreo nomeadamente a IATA e a IFALPA (associação Internacional de Pilotos de Linha Aérea) e reclinou Cabo-Verde definitivamente no seio da comunidade aeronáutica internacional”. Acrescentou ainda este Responsável que a manutenção da gestão desse espaço aéreo atribuído a Cabo-Verde implicava a adequação dos serviços da ASA, SA às exigências da aviação civil internacional, no geral e em particular às exigências do tráfego aéreo da região em que está inserida, equipando-se com meios técnicos e humanos compatíveis com o rápido e crescente desenvolvimento das novas tecnologias, em estreita coordenação com as Administrações gestoras dos espaços aéreos (FIR’s) adjacentes e com os utilizadores. Com efeito, o desenvolvimento e a evolução dos sistemas CNS/ATM ao longo do corredor EUR/SAM foram e têm sido estudados, analisados e propostos em reuniões informais regularmente realizadas, sob os auspícios da ICAO, com vista à melhoria dos serviços de Tráfego Aéreo no Atlântico Sul (**South Atlantic (SAT) Meeting**)”.

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

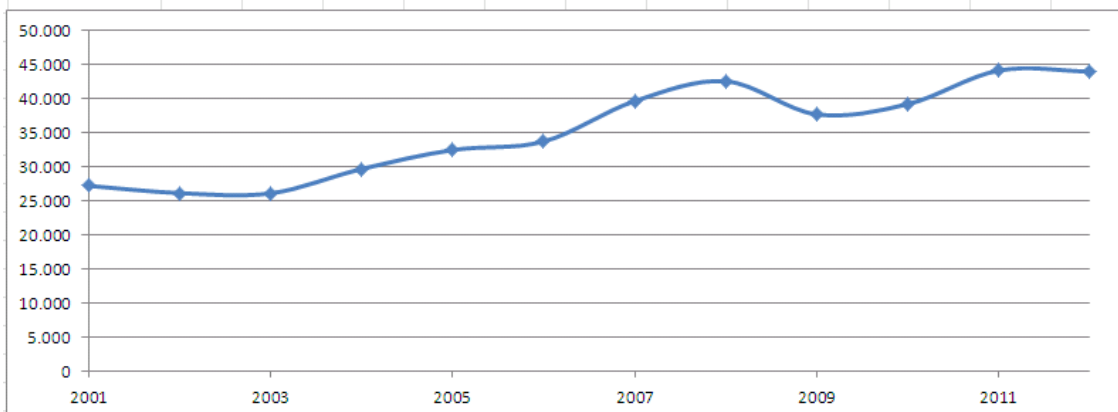
44

Conforme fontes da ASA,SA (2013), no ano de 2001, 27.246 aeronaves operaram na FIR do Sal, sendo 90% sobrevoos. Os restantes 10% representaram o tráfego internacional que ocorreu essencialmente no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral. Dos Sobrevoos, 98% operaram entre a Europa e a América do Sul. Em 2012, 44.026 aeronaves operaram na FIR do Sal, representando um aumento de 66% no período 2001-2012 e 193% no período 1980-2012.

Não obstante a crise internacional, a FIR Oceânica do Sal continua apresentar um bom desempenho. Os dados seguintes ilustram claramente este facto.

De acordo com as previsões da IATA, o tráfego que operava na FIR Oceânica do Sal deveria aumentar significativamente nos quinze anos seguintes a uma média anual de 7.5%. Constrangimentos de ordem diversa (atentados de 2001 nos EUA, crise económica mundial, alta de preço dos combustíveis, SARS, crise na América do Sul, crise na Zona Euro, etc.), contribuíram para o abrandamento da actividade dos transportes aéreos e, até à data, a realidade acabou por espelhar um crescimento médio anual de 6% na FIR do Sal, valor considerado de muito satisfatório

FIR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Sobrevoos	27.246	26.183	26.142	29.720	32.507	33.755	39.685	42.586	37.733	39.238	44.170	44.026
Var Anual		-4%	0%	12%	9%	4%	15%	7%	-13%	4%	11%	0%



Segundo as projecções da IATA, o tráfego mundial em 2016 deverá chegar a 3,6 bilhões de passageiros, ou 800 milhões a mais que o tráfego total de 2012 (2,8 bilhões). No estudo apresentado pela IATA em Genebra, o tráfego de passageiros crescerá em média 5,3% anualmente até 2016, alcançando um aumento de 28,5% no total do período. O crescimento será maior no tráfego doméstico, com 500 milhões de novos passageiros até 2016, enquanto as rotas internacionais concentrarão 331 milhões de passageiros a mais até 2016.

O principal crescimento no tráfego de passageiros estará concentrado na América Latina, no Oriente Médio e na região da Ásia/Pacífico, sendo que as rotas para a China deverão responder por 193 milhões dos mais de 800 milhões de passageiros que voarão em 2016.

In fine, é inquestionável o nível de realização de investimento na FIR Oceânica do Sal ao longo desses trinta e dois anos de existência, que vem grangeando reconhecimento

internacional de confiança e segurança na qualidade de prestação de serviço disponibilizado aos utentes do corredor EUR/SAM. A melhoria dos serviços de Navegação Aérea tem sido uma constante e de acordo com as informações disponibilizadas pelo Conselho de Administração da ASA,SA, “no período 2013-2016 a ASA está em vias de assinar com a ICAO/OACI um contrato de assessoria, válido para o **período em referência** (no âmbito do Management Services Agreement- MAS- da OACI), visando a implementação de um sistema de gestão da segurança operacional (SMS), produção de publicações de informação aeronáutica (AIP), formação do pessoal, implementação de um sistema de Gestão de qualidade (QSM) no ATS, no AIS e no CNS, upgrade do centro de Coordenação de Busca e Salvamento, implementação de medidas correctivas decorrentes do USOAP, bem como certificação do AIS, do ATS, do CNS, do SAR e cartografia”.

Em Síntese, uma autêntica “revolução” com o único objectivo- prestar um serviço de qualidade certificada, com base nos parâmetros recomendados pela ICAO, aumentando cada vez mais o nível de segurança na FIR Oceânica do Sal.

#### IV-CONCLUSÃO

A problemática do Espaço Aéreo continua a ser alvo de estudos e preocupações das principais Organizações universais internacionais (Organização da Aviação Civil Internacional (OACI, ICAO), Organização das Nações Unidas (ONU), Associação Internacional dos Transportes Aéreos (IATA) e tantas outras como a Organização Mundial do Comércio (OMC) e a União Internacional das Telecomunicações (UIT). Os Estados, as Universidades e Institutos e especialistas internacionais também vêm labutando e desenvolvendo trabalhos conceptuais à procura de uma plataforma comum para a clarificação da chamada “**problema de delimitação**”.

Hoje em dia, os Estados vão ultrapassando os problemas, fixando normas reguladoras nas suas legislações internas (Códigos e outros). O nosso entendimento é que a resolução do problema da **delimitação do Espaço Aéreo** só trará benefícios para todos os Estados soberanos. As teorias ou teses mais influentes defendidas até hoje “**Espacialistas e Funcionalistas**”, por mais brilhantes que sejam, de nada servem se não houver convergência de vontades e a compreensão de que o mundo de hoje é cada vez mais global e que o mais importante é não deixar esta questão ao sabor daqueles que continuam a entender que “**é um absurdo delimitar o Espaço Aéreo**”. **A soberania dos Estados nunca estará em causa**. Acreditamos, que uma convergência de interesses comuns universais, uma abordagem mista e uma visão de futuro dos Países que lideram as actividades aero-espaciais, se consegue chegar a um Acordo Internacional sobre a Delimitação do Espaço Aéreo. E como os problemas são globais e comuns, todos os Estados devem contribuir para que na sede das Nações Unidas, seja encontrada o “**limite**” pretendido.

Estamos hoje na era do turismo espacial e de intensificação de utilização desse espaço para fins comerciais, as questões **da segurança jurídica e de responsabilidade** dos Estados em caso de acidentes e incidentes, se colocam cada vez com maior preocupação a nível internacional. A clarificação do conceito do Espaço Aéreo, o

estabelecimento do seu limite máximo de altitude, poderão contribuir também para o aumento de amizade e fraternidade entre os povos e funcionar como um complemento importante da política de *“Cielos Abiertos”*.

A liberalização dos transportes aéreos será certamente, nos próximos tempos, a maior conquista da aviação comercial internacional. Não obstante alguma desconfiança ou algum receio de certos Estados, a nossa perspectiva é que já não há como contornar esta realidade por mais tempo. O novo paradigma de acordo multilateral facilita em quase tudo. É certo que ainda existem fragilidades económicas e de regulação e regulamentação técnico-jurídica em certas regiões do mundo, (*África, America Latiana*), mas o futuro não longínquo será de *“um universo”* preenchido por acordos multilaterais por “proporcionar igual liberdade a todos os vôos das companhias aéreas de cada um dos países signatários”.

Em Cabo-Verde, a perspectiva não será muito diferente. Em relação aos princípios políticos relacionados com a política aéreo-comercial incorporados no Código Aeronáutico, como enfatiza o preâmbulo deste importante e moderno instrumento de regulação, *“seguiu-se um critério modernamente flexível, que permita o desenvolvimento adequado do sistema de serviços de transporte aéreo com base na sã concorrência, mas sem descuidar a lógica da defesa dos interesses gerais do País. Isto é bastante significativo em momentos como o actual (2001), em que se vive no País um processo novo e complexo de liberalização legislativa e privatizações.”*

É evidente que hoje o País vive num clima aerocomercial completamente diferente do de 2001. O Acordo “Horizontal” de Céu Aberto assinado a 18 de Junho com a União Europeia e o aumento da procura de Cabo-Verde como destino turístico devem estimular as autoridades competentes a repensarem nos próximos tempos a aceleração do processo de liberalização do sector do transporte aéreo em Cabo-Verde. Prevalece ainda a tese de “defesa ligitima de interesses das empresas designadas quando são negociadas as relações bilaterais”. A nossa opinião é que no sector de aviação civil, hoje, *ou se aproveita das oportunidades comerciais criadas, com a demanda crescente do Turismo ou se está condenado mais tarde ou mais cedo ao colapso total do transporte aéreo nacional, com efeitos nefastos directos noutros secos de transportes, que também não atravessam bons momentos.*

A situação financeira e económica da nossa companhia de bandeira, que deveria estar privatizada há já muito tempo, permitindo maior liberdade concorrencial no sector, ganhos de competitividade e qualidade na prestação de serviços aos utentes, é uma demonstração fiel de que o País precisa urgentemente de dar mais um salto para frente para que haja de facto *“um desenvolvimento adequado do sistema de serviço de transporte aéreo com base na sã concorrência”*, pois a realidade vivida neste momento em Cabo-Verde no sector é preocupante. O aumento dos voos “low cost” e Charters de Europa, por um lado, estimula a adequação urgente do sistema vigente, permitindo ainda mais voos e **deve** servir de pressão para regularização, adequação da nossa companhia de bandeira, por outro. O problema maior é como sair desta situação. Há várias receitas e uma dela poderá servir.



**A privatização da companhia, a continuidade do processo de liberalização do transporte aéreo e o aperfeiçoamento da regulação sectorial, são, entre outros, caminhos seguros e possíveis, a nosso ver, que o País deve abraçar quanto antes, não obstante os efeitos sociais, financeiros e económicos imediatos.**

A gestora dos Aeroportos do País não aguentará sozinha a carga do indevidamente da companhia aérea nacional e o sistema em geral, por muito tempo.

Por último, a situação do Espaço Aéreo de Cabo-Verde não é diferente dos demais Estados soberanos, à sua dimensão, como é lógico, de País com poucos recursos técnicos, financeiros e humanos. Continua ainda com alguma fragilidade no capítulo de regulação técnico-jurídica. De qualquer forma, é inquestionável o nível de realização de investimento na FIR Oceânica do Sal ao longo desses trinta e dois anos de existência, que vem grangeando reconhecimento internacional de confiança e segurança na qualidade de prestação de serviço disponibilizado aos utentes do corredor EUR/SAM. A melhoria dos serviços de Navegação Aérea tem sido uma constante e no período 2013-2016 a ASA,SA vai implementar um sistema de gestão da segurança operacional (SMS), produção de publicações de informação aeronáutica (AIP), formação do pessoal, implementação de um sistema de Gestão de qualidade (QSM) no ATS, no AIS e no CNS, upgrade do centro de Coordenação de Busca e Salvamento, implementação de medidas correctivas decorrentes do USOAP, bem como certificação do AIS, do ATS, do CNS, do SAR e cartografia”.

No capítulo de regulação técnico-jurídica, a AAC-*Agência de Aviação Civil* deverá multiplicar as suas acções, dotando o Espaço Aéreo Cabo-Verdiano de **normas e procedimentos modernos**, à luz da Convenção de Chicago de 1944, garantindo a segurança e a regularidade da navegação aérea, aumentando ainda mais a eficiência e eficácia na qualidade da prestação de serviços, como suporte forte dos investimentos já projectados pela gestora da **FIR Oceânica do Sal**.

Pois, o processo de liberalização do sector de transporte aéreo em curso no País implica necessariamente um forte investimento na aeronáutica civil “conjunto de actividades relacionadas com o emprego de aeronaves, públicas e privadas, com excepção das militares, bem como a organização e utilização de infraestruturas aeronáuticas e do espaço aéreo por parte de aeronaves...”, para que Cabo-Verde continue a ser um País competitivo no sector e nesta região, quiçá, no mundo e fidelize a sua qualidade de serviços junto daqueles que demandam o nosso espaço geográfico.

**Ilha do Sal, 30 de Março de 2013**

**BIBLIOGRAFIA**

- 1.- **Constituição da República de Cabo-Verde.** Praia. ANP, Direcção dos Serviços Palamentares
- 2.- **Código Aeronáutico de Cabo-Verde,** Agência de Aviação Civil, II Edição, 2012
- 3.- **Convenção de Paris de 1919**
- 4.- **Convenção de Chicago de 1944**
- 5.- **Declaração da ONU de 1960** sobre a Concessão da Independência aos Países colonias, Artigo 1.
- 6.- **LENA PAZ, Juan A.** Compendio De Derecho Aeronautico, Editorial Plus Ultra, 5.<sup>a</sup> Edicion Actualizada, Buenos Aires, pags **25 e 26;**
- 7.- **FOLCHI, Mário.** Tratado de Derecho Aeronautico Y Politica Aeronáutica Civil, CITA RLADA IX-193, Titulo V, El Espacio Aeronuatico.
- 8.- **MALEEV, J.N.** Direito Internacional Aéreo. Questões da Teoria e Prática. M. 1986, Pág. 42
- 9.- **MARTINEZ, Ignacio Arroyo.** Curso de Derecho Aéreo, CIVITAS, Primera edición, pag.76.
- 10.- **Secretariado da ICAO.** A/AC 105/P. 2/77 1970
- 11.- **DALILENKO G.M.** Limite entre os Espaços Aéreo e Cósmico no Direito Internacional Contemporâneo. //CTII, n.º 9
- 12.- **GAGGERO, Marta Montaner.** In LIBER AMICORUM EN HONOR AL PROFESSOR MANUEL AUGUSTO FERRER, Pag. 123,124.
- 13.- **SOARES Albino Azevedo.** Lições de Direito Intenacional Público, Coimbra Editora,Limitada, 2.º Edição.
- 14.- **TUNKIN, G.I.** **Direito Internacional. M. 1982, P. 398**
- 15.- **KLIMENKO B.M.** Território e Fronteiras M. 1985
- 16.- **NEZABIGAVSKY V. A.** Doutrina dos publicitas sobre a propriedade interstatal, Kiev 1860
- 17.- **ACCIOLY, Hildebrando.** **Op. Pag. 241**
- 18.- **FAUCHILLE,P.** Le domain aéren et le reégiemn juridique des aerostats (Paris, 1901,p.5
- 19.- **DONATO, Anegala Marina.** In Regionalizacion Del Trasnporte Aéreo Intervalo Hacia em Multilateralismo, XXXI Jornadas IBeroamericas de Derecho Aeronautico y Espacial Y de la Avicion Comercial, Barcelona, 2002.-
- 20.- **Tratado Sobre o Regime de Céu Aberto,** Assinado em Helsinquia em 24 de Março de 1992.

- 21.- WILLIAM, Bracho Rojas.** Analisis del acceso al Mercado y Conectividad n el transporte Aéreo en América Latina, In “ALADA EN CORDOBA” XXXV Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronautico y Espacial, 2011
- 22.- SILVEIRA,** Expedito Albano da. A Gblalização e os Acordos Bilaterais. SBDA: Revista n.º 80, Rio de Janeiro, 2000
- 23.- DELGADO, José Pina.** “Introdução ao Direito Aéreo:Conceito, Evolução e Fontes Internacionais- “Curso de Pós-Graduação em Direito Aéreo”-
- 24.- DA SIVA, Candido Flademir.** in “Política de Céus Abertos Para o Turismo- Sinopse da Dissertação de Mestrado, 2004.
- 25.- LAZZERI, Gheraldo/PELLEGRINO Adalberto.** SAL- A Ilha de de Cabo-Verde que entrou na História da Aviação Comercial Italiana; 2.- **VIEIRA, Jorge.** Aviação em Cabo-Verde. 3.- “**NEVES, Arlindo. História da FIR do Sal.**
- 26.- RODRIGUES, Gualdino. Aviação Civil Internacional- Sistema Jurídico de Chicago.**
- 27.- RODRIGUES, Gualdino.** As Fontes Internacionais do Direito Aéreo- Situação da Legislação sobre a Aviação Civil em Portugal. Ed. Dislivro
- 28.- DA ROCHA NASCIMENTO, Januário.** Cabo-Verde e o Direito do Mar. A preservação dos recursos marinhos à luz da Convenção de Montego Bay e da Legislação de Cabo-Verde. Praia, Dezembro de 2004.
- 29.- ALADA en Córdoba.** XXVI Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronautico y Espacial, Novembro 2011
- 30.- PARADA VÁZQUES, José Daniel.** Derecho Aeronautico, I Edición, Madrid 2000.
- 31.- Decreto-Lei n.º 99/78,** de 4 de Novembro, que aprova asnormas para a realização de sobrevoo e aterragem em território nacional de Aeronaves de Estado estrangeiras;
- 32.- AMBROSINI, A.** Instituzioni.... p. 71.
- 33.- FOLCHI Mário/GUERRERO L. Maria/MADRID PARRA, Maria.** Estudios de Derecho Aeronautico Y Espacial. Marcial Pons, Madrid, 2008.
- 34.- Decreto n.º 10/80,** de 11 de Fevereiro, que aprova o regulamento relativo à Entrda, saída e sobrevoo do Território de Cabo-Verde por aeronaves civis em voos internacionais. Revogado pelo Código Aeronautico de Cabo-Verde, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto;
- 35.- Decreto-lei n.º 37/2006,** de 3 de Julho que aprova o regulamento relativo à entrada, o sobrevoo e a saída do território nacional de aeronaves estrangeiras, em vigor neste momento.
- 36.- Declaração da ONU de 1960 sobre a Concessão da Independência aos Países colonias, Artigo 1.º**
- 37.- AMBROSINI, A.:** Instituzioni.... p. 71.
- 38.- WIKIPEDIA-** a enciclopédia livre.- **Região de Informação de Voo** (ou **FIR**, do [inglês](#) *Flight Information Region*).
- 39.- Modernização dos Serviços de Controle de Tráfego Aéreo na FIR Oceânica do Sal,- Cabo-Verde, ASA,SA, Março de 2013,-** A primeira FIR Oceânica do Sal foi estabelecida por decisão da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), na 1ª reunião Regional de Navegação Aérea SAM/SAT, em Outubro/Novembro de 1951, realizada em Buenos Aires, estendendo-se até à FIR de Recife, conforme o Doc. OACI 7211.
- 40.- Revista da ASA-** 50 anos do Aeroporto Internacional do Sal; 15 anos da ASA
- 41.- Decreto-Lei n.º 62/75,** (BO n.º 25) de 20 de Dezembro que regulamenta a cobrança das taxas aeroportuárias e regulamenta os procedimentos para a respectiva cobrança;

## O REGIME JURÍDICO DO ESPAÇO AÉREO- TRABALHO DE POS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AÉREO-MARÇO 2013,

---

50

- 42.- Portaria n.º36/75** (BO n.º 25) de 20 Dezembro- que aprova novas taxas de tráfego e ocupação de terrenos e instalações no Aeroporto Intenacional Amilcarchabral;
- 43.- Portaria n.º 31/76** (BO n.º 30 de 24 de Julho- que cria Junto do Aeroporto da Paria um posto de Despacho enquadrado na Circunscrição Aduaneira da Praia);
- 44.- Portaria n.º 41/77** (BO n.º 33 de 13 de Agosto) que actualiza os preços de venda de energia electrica no Aeroporto Internacional Amilcar Cabral;
- 45.- Portaria n.º 43/77** (BO n.º 33 de 13 de Agosto, que dá nova redação ao Artigo 1.º da Portaria 36/75 (taxas);
- 46.- Despacho de 18 de Março de 1978**, que cria a Comissão de Segurança Aeroportuária do Aeroporto Internacional Amilcar Cabral e indica a sua composição;
- 47.- Decreto n.º 158/79;-** dá nova estrutura ao Quadro de pessoal do Aeroporto Internacional Amilcar cabral;
- 48. - Portaria n.º107/80-** Actualiza as Taxas de Tráfego no Aeroporto Internacional Amilcar Cabral;
- 49.- Portaria n.º 11/80 (B0 Nº 6 de Fevereiro)** – Estabelece o Sistema e Tabela de taxas de Assitência à navegação área em rotas a aplicara na Região de Informação de voos Oceânica do Sal;
- 50.- Decreto n.º 89/80,-**(BO 41 de 11 de Outubro), cria a Comissão Nacional de Facilitação e Segurança do transporte Aéreo;
- 51.- Decreto n.º 78/81** (BO n.º 28 de 11 de Julho-Determina as zonas confinantes como com o Aeroporto Internacional Amilcar Cabral, sujeitas a Servidão Aeronáutica (rectificado no BO n.º 32/81);
- .....