

*O DIREITO AÉREO
E A
AERONÁUTICA MILITAR*

1. INTRODUÇÃO

É da assunção internacional de que o território de um Estado tem uma tripla dimensão, terrestre, marítima e aérea, posição que resulta do reconhecimento da extensão da soberania nacional no sentido vertical, dando lugar à formação do conceito de «Estado-volume» em oposição ao de «Estado-superfície», conseqüentemente, surge um complexo normativo de formação internacional e interna, que se designa de Direito Aéreo.

O unânime reconhecimento de que entre as necessidades fundamentais de qualquer colectividade política se encontra a segurança, faz com que se entenda que a protecção do Estado em sentido vertical merece a tutela do direito. Esta posição introduz um complexo de interesses conflitantes de cariz internacional, derivados das características do espaço aéreo, elemento de relação universal e comum a todas as Nações. Constatação que implica se indique o tráfego aéreo como elemento de relação social que não conhece obstáculos geográficos e que, revolucionando os conceitos de tempo e de distância, permite o intercâmbio de bens entre os diferentes mercados mundiais por mais longínquos que sejam e sem que entre os Estados seja necessário existirem fronteiras comuns ou vias marítimas de comunicação. Esta é a perspectiva política do problema.

Dum ponto de vista meramente jurídico a questão apresenta-se como um autêntico conflito de interesses entre o Estado e o desenvolvimento da aviação, opondo-se a necessidade de limitar a penetração na camada aérea sobrejacente ao território estadual - que representa uma violação dos seus indiscutíveis direitos de soberania - à impossibilidade de estabelecer fronteiras aéreas invioláveis, paralisantes da aviação.

Na resolução deste conflito de interesses está a história do antagonismo entre três doutrinas: a de que o espaço aéreo é livre, a de que o espaço aéreo está submetido à soberania do Estado subjacente e, uma terceira tese ecléctica, que parte do pressuposto de que o radicalismo das anteriores é de abandonar por implicarem o gravoso prejuízo para interesses fundamentais - a segurança dos Estados e o desenvolvimento da aviação civil internacional, respectivamente -, surgindo, conforme parte de um ou outro princípio, com duas formulações: a da liberdade com as limitações decorrentes do legítimo direito de defesa dos Estados subjacentes e a da soberania com limitações que promovam o tráfego internacional, sem que seja diminuída a segurança do Estado subjacente. Entende-se ser esta última formulação da tese ecléctica que se encontra consagrada no Direito

Internacional e que enforma a construção de todos os normativos internacionais ou internos dos Estados.

A tese vigente na actualidade parte do reconhecimento aos Estados do seu direito natural de defesa da integridade territorial e independência, instrumentalmente assente na já plenamente reconhecida importância bélica da aviação, como arma de combate eficaz e fundamental, constituindo um forte argumento de dissuasão em tempo de paz e uma componente de força essencial em situação de conflito armado.

Estes factos estão plenamente justificados pela história do último século, tendo a aviação militar protagonizado papel decisivo no desfecho de inúmeros conflitos armados, cabendo-lhe a prática de actos que marcaram toda a humanidade, sejam os bombardeamentos massivos a cidades, seja o lançamento das bombas atómicas.

Motivos mais que suficientes para que cada Estado olhe a aviação militar como um elemento fundamental na organização das suas forças armadas e como a maior ameaça externa, procurando, conseqüentemente, regulamentar o uso do espaço aéreo sobrejacente ao seu território terrestre e marítimo. Num momento em que a comunidade internacional condenou definitivamente a guerra como meio de resolução de conflitos internacionais e reconhece exclusivamente o direito natural à legítima defesa, a aviação militar é uma manifestação importantíssima do potencial nacional, visto, se eficaz, garantir uma defesa em que as perdas humanas serão relativamente baixas e a ameaça para o oponente será elevada, podendo sugerir danos que, para aquele, serão inaceitáveis.

Por força dos conflitos passados e do desejo de ter a arma tecnologicamente mais evoluída, pode afirmar-se que uma parte substancial dos desenvolvimentos de que a navegação aérea vem beneficiando tem origem na motivação bélica. É comum ver-se citada a expressão de um autor francês de que «para a criação científica e o desenvolvimento técnico dos inventos realizados, valeram mais quatro anos de guerra que quarenta de paz, ainda que depois, felizmente, se aproveite o criado a favor da civilização e do desenvolvimento das relações humanas».

Há que ter em conta este factor político-militar entre aqueles que influíram no desenvolvimento da aeronáutica e, no que nos importa, reflectir sobre a forma como a regulamentação da aviação civil e militar se tem vindo a formar, a sua independência

recíproca e, concomitantemente, a sua articulação, com vista à satisfação de interesses díspares e por vezes conflituantes.

É com base neste raciocínio que, partindo do princípio da soberania e comprometendo-se os Estados, através da elaboração de regulamentação harmonizada e da aplicação do princípio da não discriminação dos serviços de transporte aéreo internacional regular em razão da nacionalidade do operador e da concessão de largos direitos de trânsito à aviação civil internacional, que se salvaguarda, primariamente, a segurança Estadual, e, cumulativamente, se criam as condições para o rápido, eficaz e seguro desenvolvimento da aviação.

É, neste contexto, que se procederá à análise das questões atinentes à utilização do espaço aéreo. Mais concretamente, tomando por referencial o âmbito de aplicação, pessoal, material e geográfico da Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional, visa determinar-se o conjunto de princípios estruturantes e as regras fundamentais que regem a actividade aérea.

Especificamente, procurar-se-á enunciar as questões que o exercício de toda a actividade aeronáutica, num espaço aéreo de utilização comum (aviação civil e aeronaves do Estado), coloca ao Direito e à Política.

A abordagem de todas as questões jurídicas subjacentes à problemática da relação da aeronáutica civil com a actividade das aeronaves do Estado não cabe na dimensão proposta para o presente trabalho. Assim, destacou-se, de entre estas, aquela que se considera nuclear e que de alguma forma é pressuposta às demais: o regime legal estruturante da utilização do espaço aéreo pela aviação civil e militar. Neste contexto, a exposição versará a análise das normas pertinentes da Convenção de Chicago e algumas disposições de Direito Internacional Público directamente conexas com aquela.

Na concretização deste desiderato estabelecer-se-á a correlação entre o direito aéreo e a aeronáutica militar, através duma breve história da formação das principais normas que regem a actividade aérea civil.

Conhecido o principal instituto jurídico que rege a aviação civil internacional, impõe-se esclarecer noções fundamentais pressupostas à investigação das normas relativas à utilização do espaço aéreo, como sejam a própria noção de espaço aéreo nacional e internacional, a qualificação das aeronaves em civis e aeronaves do Estado.

A existência de duas situações que envolvem as relações internacionais dos Estados e que implicam uma profunda alteração no regime jurídico da aviação, levam a que se trate com autonomia a utilização do espaço aéreo em tempo de paz e em tempo de guerra.

Finalmente, concluir-se-á com a enumeração dos princípios e regras que conformam em cada situação a actividade aérea.

2. GÉNESE DA REGULAMENTAÇÃO JURÍDICA AÉREA

Por Direito Aéreo entende-se o sistema de princípios e regras de direito público e privado, nacional e internacional que regula a constituição e funcionamento das organizações aeronáuticas e as relações jurídicas resultantes da actividade aérea civil.

A doutrina especializada considera o direito aéreo como um ramo de direito autónomo de cariz fundamentalmente internacional que disciplina exclusivamente a actividade da aviação civil internacional e nacional, regulando aspectos de natureza jurídica diversa, exemplarmente, administrativa, fiscal, penal, processual, civil, comercial, laboral.

A construção deste complexo normativo resulta essencialmente do conjunto de Tratados e Acordos internacionais, seus aditamentos e alterações, relativos ao transporte aéreo - de que se destaca a Convenção de Varsóvia, 1929 -, à responsabilidade por danos causados por aeronaves a terceiros e sua propriedade na superfície - Convenção de Roma de 1933 -, à prevenção e sanção de ilícitos penais na aviação civil - Convenção de Tóquio de 1963, de Haia de 1970 e de Montreal de 1971 - e, por último, aqueles que reputamos de maior importância e que designaremos de diplomas legais de cariz político, onde está traçado o regime e a estrutura organizativa fundamental de toda a aviação civil, em suma, está-se a referir, actualmente, à Convenção sobre Aviação Civil Internacional de 1944, cujos antecedentes de maior relevo são as Convenções de Paris de 1919, de Madrid de 1926 e de Havana de 1928.

Apesar de existirem autores que enquadram a regulamentação jurídica da actividade bélica aérea no direito aéreo, entende-se, em conformidade com a maioria e mais avisada doutrina, que uma e outra realidade estão profundamente separadas, melhor cabendo o enquadramento dos aspectos da guerra aérea no direito dos conflitos armados.

É neste contexto que, procurando evidenciar a permanente relação entre a preocupação estadual pela segurança interna e externa e a construção do direito aéreo, se optará por uma sumária descrição da evolução jurídico-política do direito aéreo e da aeronáutica militar dividida em três períodos.

O primeiro versará os acontecimentos desde os precursores da aviação moderna até 1919, data em que foi celebrada a Convenção de Paris (Convenção Internacional de Navegação Aérea), primeiro grande instituto jurídico de direito aéreo internacional e que, realça-se, quase coincide com o fim da primeira guerra mundial.

O segundo período, compreendido entre 1919 e 1944, ou seja, da Convenção de Paris à Convenção de Chicago (Convenção Sobre Aviação Civil Internacional), trata dos acontecimentos mais marcantes e das novas manifestações políticas e jurídicas relativas à utilização do espaço aéreo e à aviação. Mais uma vez, a história dos conflitos entre os Estados, com utilização da arma aérea, e a evolução do direito aéreo estão intimamente ligados, facto por demais evidenciado pela repetida coincidência entre a celebração de uma nova Convenção e o termo da segunda grande guerra.

Finalmente, o terceiro período, de 1944 aos nossos dias, poderá ser designado pela Era da Convenção de Chicago. Algumas das disposições desta Convenção serão analisados no presente trabalho, visto ser o diploma que assume, em exclusivo, o papel de constituição para as relações inter-estaduais relativas à aviação civil internacional, elemento fundamental nas opções legislativas de direito interno dos Estados contratantes e limite à livre operação da aeronáutica militar no espaço aéreo nacional e internacional.

Os demais Institutos de direito aéreo, mencionados, não relevam para a presente investigação e, conseqüentemente, não merecerão qualquer análise.

2.1 Dos Precursores à Convenção de Paris (1919)

É na sequência de algumas utilizações militares, primeiro de balões cativos - caso dos serviços de observação montados pelo exército republicano francês na batalha das Fleurus, em 1793, e dos ensaios de bombardeamento aéreo, em 1849, efectuada pelos austríacos - e, posteriormente, de balões livres - como é o caso de Léon Gambetta que, em 1870, deixa Paris a bordo de um balão para proceder à organização da defesa nacional das províncias francesas -, que surge aquela que é citada por inúmeros autores, como a primeira posição oficial tomada por um Estado sobre a utilização militar dos meios aéreos,

isto é, a 19 Novembro de 1870 o Chanceler alemão Bismark enviou uma carta ao governo francês, pela qual anunciava a sua intenção de tratar os aeronautas como espões. A primeira reunião de âmbito internacional de que se tem conhecimento, cujo específico âmbito foi o de confrontar as construções jurídicas em que assentavam o vigente direito público e privado com as peculiaridades do novo meio de locomoção e da utilização do espaço aéreo, circunstâncias que revestiam um carácter novatório não previsto até então na dogmática jurídica, foi o Congresso Internacional de Aeronáutica, reunido em Paris no ano de 1889.

Dez anos volvidos, em 1899, reúne em Haia a primeira Conferência de Paz, com o propósito de rever a declaração relativa às leis e costumes da guerra, elaborada em 1874 pela Conferência de Bruxelas - sem qualquer ratificação até àquela data. No seu termo, precisamente a 29 de Julho, os vinte e oito Estados representados assinaram três declarações relativas à regulamentação pacífica dos conflitos internacionais, aos costumes da guerra terrestre e à adopção da Convenção de Genebra, de 22 de Outubro de 1864, para a guerra marítima. Directamente respeitante à guerra aérea, há que mencionar unicamente a decisão constante de uma outra "Declaração", que vigorou por cinco anos exclusivamente para os Estados signatários, em que se proibia o lançamento de projecteis e de explosivos de balões ou por outros meios análogos novos. Apesar da adesão que mereceu inicialmente esta declaração, transcorridos os cinco anos, não foi renovada por qualquer Estado.

Em 1907, reuniu a segunda Conferência de Paz em Haia, com representantes de quarenta e quatro Estados, de que resultaram catorze Convenções, nada inovando quanto à utilização da arma aérea. As Convenções resultantes desta conferência receberam poucas ratificações.

Após o advento da aviação, de entre os problemas relativos à aeronáutica aquele que primeiro merece a atenção das Nações foi o respeitante à condição jurídica do espaço aéreo, estando este primeiro período marcado pela quase que unânime defesa da tese da liberdade do ar.

Diversas organizações internacionais declararam este princípio, a saber, o Congresso Internacional de Aeronáutica em 1909, o Instituto de Direito Internacional em 1911, a Associação de Direito Internacional e o Comité Jurídico Internacional da Aviação, ambos em 1913, com expressões quase que idênticas e que se podem condensar na

seguinte fórmula: a circulação aérea é livre, salvo o direito dos Estados subjacentes de adoptarem certas medidas visando garantir a sua segurança e a das pessoas e bens dos seus habitantes.

Ainda na sua reunião de Madrid em 1911, o Instituto de Direito Internacional, aprovou um texto sobre o regime jurídico dos aeróstatos em que legitimou a guerra aérea, nos seguintes termos: «A guerra aérea é permitida, mas sob a condição de não representar para as pessoas ou propriedade da população pacífica um perigo superior ao da guerra terrestre ou marítima» (secção 2 - Tempos de Guerra, alínea 1.^a).

Nesse mesmo ano, ocorre a primeira guerra - Tripoli, 1911 e 1912, opondo a Itália e a Turquia -, onde foram utilizados dirigíveis e aeroplanos. Posteriormente, a guerra de 1914 a 1918 dará ocasião aos dirigíveis e aviões de se afirmarem e de aperfeiçoarem a sua força destrutiva.

Juridicamente, a primeira grande guerra marcou indiscutivelmente a evolução do direito aéreo, primeiro, por força da permanente violação do direito internacional vigente e das declarações de intenções dos Estados, implicando uma verdadeira regressão na formação das normas reguladoras da actividade aérea, seja para fins pacíficos, seja para fins bélicos; segundo, produz uma alteração relevante na posição oficial de um largo conjunto de países antes partidários da tese da liberdade do ar e que apoiam agora a tese da soberania completa e exclusiva do espaço aéreo sobrejacente ao seu território nacional.

Posição que se vê confirmada pelo Tratado de Versalhes ao estabelecer excepcionalmente a liberdade de voo e aterragem das aeronaves das Nações aliadas sobre o território alemão, reconhecendo implicitamente o princípio da soberania.

2.2 Da Convenção de Paris à Convenção de Chicago (1919 a 1944)

A Convenção Internacional de Navegação Aérea celebrada em Paris em 1919 é sem dúvida o texto mais importante que em matéria aeronáutica se outorgou nesta fase em que a aviação civil estava ainda a dar os primeiros passos. Era evidente a necessidade de serem estabelecidos certos princípios e regras que encerrassem controvérsias até então existentes.

Foi, sem qualquer dificuldade, que a Convenção de Paris, nos seus artigos 1.º e 2.º, declarou a soberania plena dos Estados sobre os seus espaços atmosféricos, ainda que temperada pela liberdade de passagem inofensiva em tempo de paz que cada Estado

contratante se obriga a conceder às aeronaves dos demais Estados contratantes. A Convenção de Paris é uma regulamentação para tempo de paz, visto que, conforme estabelece no artigo 38.º, em caso de eclosão de um conflito armado as estipulações da Convenção não serão um atentado à liberdade de acção dos Estados Contratantes, seja como beligerantes, seja como Estados neutrais.

Outras disposições que têm especial interesse para a segurança e defesa dos Estados reportam-se a possibilidade de serem estabelecidas zonas interditas à circulação aérea (artigo 3.º), de reserva de cabotagem para a aviação nacional (artigo 16.º) e a definição de aeronave militar, como sendo aquelas que são comandadas por um militar destacado para esse efeito (art. 31.º).

A Convenção de Paris dispõe, portanto, somente para os tempos de paz não se ocupando nem da regulamentação nem da interdição da guerra aérea.

Na sequência cronológica, tendo por pano de fundo a expressa e clara separação de regimes jurídicos - aeronaves civis versus aeronaves públicas - operada pela Convenção de Paris, surge a Conferência de Desarmamento de Washington (1921-1922) que, não tendo como fim directo ocupar-se das armas aéreas mas da restrição de armamento no domínio naval vai, ainda assim, concluir que não é praticável nem desejável limitar a aviação civil e que não é admissível impor limitações efectivas à aviação militar.

Fazendo eco daquele entendimento e do temor que a arma aérea inspirava, teve lugar em Haia, em 1923, uma reunião de peritos que elaborou um projecto sobre a guerra aérea; as normas constantes do projecto inspiravam-se nas correspondentes da guerra terrestre e marítima, com as alterações inerentes à especial natureza da aviação.

Este projecto debruçava-se fundamentalmente sobre as restrições e limitações de bombardeamento pela aviação. Os objectivos visados deveriam ser exclusivamente militares, forças, obras, instalações, depósitos, fabricas de armas e de munições, linhas de comunicação ou de transporte de que se fizesse uso para fins militares (art. 24.º do projecto). Repetia os princípios fundamentais do direito bélico humanitário, proibindo o bombardeamento aéreo contra a população civil e bens sem interesse militar, a ponderação do ataque sobre um alvo militar que tivesse efeitos colaterais graves sobre a vida e os bens da população civil e procurava ainda restringir a largada de bombas a uma certa altitude.

Este projecto nunca foi aceite pelos Estados.

Posteriormente, a Comissão Geral da Conferência de Desarmamento de Genebra adoptou, a 23 de Julho de 1932, a seguinte resolução:

«A Conferência, plenamente consciente do perigo que o bombardeamento aéreo faz correr à civilização, na eventualidade de um conflito futuro, determinada a tomar todas as medidas práticas para afastar esse perigo, regista na presente fase dos seus trabalhos, as conclusões seguintes:

- a. Todo o ataque aéreo contra populações civis será proibido de forma absoluta;
- b. As Altas Partes Contratantes comprometem-se a abolir entre elas todos os bombardeamentos aéreos sobre condição de acordarem sobre as medidas a adoptar para tornar efectiva a observância desta interdição».

A sequência destas declarações de intenção é conhecida: insucesso total da Conferência de Desarmamento e guerra aérea total durante a segunda grande guerra.

Durante as lutas que se sucederam, entre 1939 e 1945, a intervenção da aviação foi, inúmeras vezes, decisiva. A população civil teve de pagar, sobretudo no fim da guerra, um terrível tributo de sangue, devido ao bombardeamento das cidades e, muito especialmente, ao bombardeamento atómico. A distância, o bom ou mau tempo, o dia ou a noite, já não representavam obstáculos para a arma aérea.

A aviação estende a região de guerra e subverte por completo as estratégias clássicas.

2.3 A Era pós Conferência de Chicago (1944)

Chegados ao acontecimento jurídico aéreo internacional mais importante da história da aviação com a convocatória e celebração, ainda em plena guerra, da Conferência de Chicago.

Por iniciativa dos Estados Unidos da América do Norte, reuniram, em Chicago, a 1 de Novembro de 1944, os representantes de cinquenta e duas Nações, com vista à criação de uma nova organização internacional para a aviação civil que tomasse a seu cargo a elaboração de um regime jurídico internacional para a navegação aérea.

Pressuposta a esta iniciativa estava a constatação de que com a aplicação à aviação civil dos progressos técnicos da aeronáutica militar ocorridos na, ainda em curso, segunda

guerra mundial que, tudo indicava, se aproximava do fim, a actividade aérea comercial entraria em franca expansão se não fosse asfixiada pela plúrrima regulamentação estadual e pela complexidade negocial e burocrática que os voos internacionais, à luz da tese da soberania, implicariam. Era essencial que se elaborasse um texto que reunisse o acordo dos representantes dos Estados presentes na Conferência e que fosse apelativo a posteriores adesões, por não interferir com aspectos de política interna, nem pressupor automáticas limitações dos poderes de soberania e que, complementarmente, criasse uma organização que promovesse a harmonização das legislações nacionais, cuidasse de desenvolver os princípios e regras internacionais e controlasse a sua aplicação.

É neste cenário que, após sete semanas de trabalho, resulta da Conferência um documento nuclear para a aviação, a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, em que se prevê a criação da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), que iniciava a sua vigência com carácter provisório, situação que se manteve até terem sido depositadas as 26 ratificações necessárias ao início da contagem de 30 dias para entrar em vigor, o que veio a ocorrer em 4 de Abril de 1947. Dá-se ainda notícia da primeira Assembleia Geral da Organização Internacional da Aviação Civil a 6 de Março de 1947.

A postura que presidiu à Conferência foi eminentemente económico/comercial, facto que se reflectiu na Convenção. Em Chicago, a preocupação foi a aviação comercial, pouco desenvolvida até então e que irá converter-se a breve prazo num importante, poderoso e rentável meio de comunicação que, como já se referiu, não sofre das limitações geográficas características dos meios de transporte terrestres e marítimos.

A Convenção sobre Aviação Civil Internacional, não obstante, tinha aqui, à semelhança dos anteriores Tratados, de considerar um aspecto de natureza política que reflectia uma posição fervorosamente defendida por todos, declarar, logo no seu artigo primeiro, o princípio da soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo correspondente ao território de cada Estado.

Cabe destacar duas alterações em relação às anteriores afirmações do princípio da soberania: primeiro, a Convenção de Chicago explicita, no seu artigo 2.º, o que se deve entender por espaço aéreo territorial; segundo, exclui o direito (previsto na Convenção de Paris) de passagem inofensiva para as aeronaves dos Estados contratantes. No entanto, a Convenção de 1944 mitiga esta última posição ao estabelecer a liberdade de sobrevoos às aeronaves civis dos Estados contratantes que não se dediquem a serviços de transporte

aéreo regular, o que é mais um factor de revelação da sua vertente eminentemente comercial.

A Conferência de Chicago produz, para além da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, outros documentos. Este fraccionamento resultou da necessidade de expurgar as matérias que não recolheram o consenso dos representantes dos Estados, surgindo diplomas complementares mas autónomos, o Acordo relativo ao trânsito dos serviços aéreos internacionais e o Acordo sobre o transporte aéreo internacional. Estes Acordos estão sujeitos a ratificação ou adesão por parte dos Estados.

Na prática, o direito constitucional para a aviação civil facilitou e promoveu uma política de acordos que poderiam ser bilaterais ou multilaterais, sendo que a prática revelou que o bilateralismo - que alguns referem actualmente em crise, mas de que não se vislumbra ainda real expressão - foi o processo comumente adoptado entre os Estados Contratantes, sob o forte impulso do conjunto de princípios e regras constantes da Convenção de Chicago.

Não poderá deixar de se referir que a Convenção tem uma força irradiante, inscrevendo princípios já há muito pacificamente aceites pela comunidade internacional, promovendo a sua aplicação a nível global, independentemente da adesão à mesma. Razão para se afirmar da sua eficácia extra-partes e sem que, curiosamente, no desenvolvimento da sua política, através da aplicação concreta de procedimentos, inclusive no espaço aéreo internacional, tenha sofrido oposição digna de nota.

Para além do mais esta Convenção apresenta ainda como característica, o facto de ser uma regulamentação que se destina a toda a aviação civil internacional, distinguindo nesta três categorias e, conseqüentemente, estabelecendo três regimes, um geral para a aviação civil internacional, dois outros especiais para os serviços de transporte aéreo regular e para os serviços de transporte aéreo não regular. No seu âmbito de aplicação encontram-se ainda normas que obrigam os Estados a legislar e regulamentar de acordo com determinados princípios a actividade da aviação civil doméstica e das aeronaves do Estado.

Em suma, pode afirmar-se que a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, constante do Decreto-lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947, elaborada e aprovada pela Conferência de Chicago de 1944 e tendo entrado em vigor a 4 de Abril de 1947, trinta dias após ter sido depositada a vigésima sexta Ratificação, estabelece o quadro

jurídico da relação entre a aviação civil e as aeronaves do Estado. Dos seus aspectos mais importantes destaca-se a subordinação comum ao primado da soberania sobre a camada atmosférica sobrejacente ao território de cada Estado (artigos 1.º e 2.º), a obrigação dos Estados regulamentarem a actividade das aeronaves do Estado de forma a que não seja diminuída a segurança para a navegação aérea e a não subordinação das aeronaves do Estado às normas da Convenção (artigo 3.º), a possibilidade de estabelecer zonas interditas à aviação civil (artigo 9.º) e a de suspender a aplicação do regime da Convenção em situações de guerra ou emergência declarada nos termos do direito interno e notificada à OACI (artigo 89.º).

Estas questões serão subseqüentemente desenvolvidas.

3. A UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO EM TEMPO DE PAZ

A determinação do estatuto jurídico do espaço aéreo e das aeronaves é matéria pressuposta à determinação do regime de utilização do espaço aéreo, seja em tempo de paz ou de guerra.

As noções nucleares a todos os desenvolvimentos posteriores serão as de espaço aéreo, espaço aéreo nacional e internacional, aeronaves do Estado, especificamente aeronaves militares.

Por espaço aéreo entende-se o espaço atmosférico terrestre, o que desde logo nos coloca uma questão que é a de estabelecer o seu limite geográfico superior que, apesar de inúmeras teses, continua por definir pelo direito internacional. Este será um assunto que, com o evoluir da exploração do espaço exterior, ganhará, num futuro breve, importância e que redundará na determinação de um limite convencional entre estes dois espaços (atmosférico e exterior).

O espaço aéreo é sujeito a dois regimes jurídicos de utilização, consoante se esteja perante o que se designou de espaço aéreo nacional ou de espaço aéreo internacional. Este último é definido por exclusão do primeiro, visto que corresponde, grosso modo, à camada aérea sobrejacente ao alto mar - neste sentido veja-se a parte final do artigo 12.º da Convenção de Chicago -, sendo constituído por «todas as partes do mar que não estejam incluídas no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado» (artigo 1.º da Convenção sobre o Alto Mar, 1958).

O espaço aéreo territorial é constituído pela camada aérea sobrejacente ao território terrestre e marítimo de um Estado, tendo como limites laterais as linhas projectadas no espaço atmosférico com origem no centro do globo terrestre e tangentes às fronteiras estaduais.

A delimitação geográfica recebe a força das disposições de direito internacional que expressamente referem a soberania dos Estados sobre uma determinada área do espaço aéreo, importando especialmente referir o disposto nos artigos 1.º e 2.º da Convenção de Chicago.

O regime de utilização do espaço aéreo não está exclusivamente determinado pela sua natureza mas também pela qualificação das aeronaves. As aeronaves, para além de serem sujeitas a registo que lhe atribui uma nacionalidade, que serve para estabelecer uma relação de “pertença legal” a determinado Estado - que, em última instância, é responsável pelos efeitos da sua operação internacional -, são qualificadas em aeronaves civis e aeronaves do Estado. O conceito de aeronaves civis é de índole negativo, ou seja, abrange as aeronaves que não sejam qualificadas como aeronaves do Estado.

A alínea b) do artigo 3.º da Convenção de Chicago qualifica como aeronaves do Estado «as usadas nos serviços militares, aduaneiros e policiais». A definição de aeronave militar tem sido objecto de múltiplos esforços sem que se tenha acrescentado muito à definição apresentada em 1911 por Paul Fauchille no Instituto de Direito Internacional. Considera-se como aeronave militar aquela que o Estado destine ao serviço militar, exiba símbolos distintivos da sua natureza e seja comandada por militar especificamente mandatado para o efeito.

Tomando como assentes estas noções, cabe iniciar a investigação relativa ao uso do espaço aéreo, cuidando previamente de esclarecer que, em tempo de paz, a situação pode ser de carácter excepcional e que, nesse caso, o regime jurídico nuclear para as aeronaves civis e militares tem especificidades, para posteriormente, se analisar as questões relativas à actividade aérea no espaço nacional e internacional.

3.1. Os estados de excepção e o uso do espaço aéreo nacional

A paz pode coincidir com uma plena normalidade ou com uma situação de crise que implique a implementação de um estado de excepção.

A vertente internacional desta questão reporta-se exclusivamente à revelação dos termos em que se reconhecerá a existência da situação anómala e, conseqüentemente, no determinar dos seus efeitos jurídicos.

O artigo 89.º da Convenção de Chicago dispõe que os Estados têm plena liberdade para manter vigente ou suspender a aplicação das suas normas desde que declarado um estado de emergência.

O conteúdo normativo da expressão "estado de emergência" será preenchido pelos diferentes ordenamentos jurídicos estaduais. Ao Direito Internacional cabe exclusivamente retirar as conseqüências jurídico-internacionais da declaração nacional da situação de excepção.

As opções legislativas variam de Estado para Estado, sendo que, no caso português, os estados de excepção encontram a sua regulamentação na Constituição da República Portuguesa, na Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas e na Lei do Estado de Sítio e de Emergência.

O estado de sítio e o estado de emergência são as únicas situações de anormalidade reconhecidas pelo direito interno e sujeitas a uma disciplina de natureza excepcional mas, indubitavelmente, jurídico-constitucional.

Constitucionalmente, ambos os estados de excepção cobrem as situações de agressão ou iminência de agressão por forças estrangeiras, a perturbação grave da ordem e segurança públicas e as situações de calamidade pública (sejam catástrofes naturais, tecnológicas ou acidentes de massa muito graves). A opção pela declaração de um estado de excepção depende da impossibilidade efectiva de repor a normalidade constitucional, sem recurso a meios extraordinários. Já quanto à opção entre os meios extraordinários, uma vez que qualquer deles abrange os tradicionalmente designados estados de excepção militares e os de natureza civil, a declaração estará condicionada pelo princípio da proporcionalidade, ou seja, de acordo com a maior ou menor gravidade da situação se declarará o estado de sítio ou o estado de emergência. Sabe-se que é este último que deverá ser declarado, caso seja adequado à reposição da normalidade constitucional, quando os pressupostos materiais que justificam o apelo ao regime de excepção sejam de menor gravidade.

Do exposto, se pode concluir que não existe distinção material entre estado de sítio e estado de emergência no direito constitucional português que importe uma

diferenciação para efeitos da Convenção de Chicago, razão pela qual se entende que, perante a notificação à OACI da declaração de qualquer destes, ter-se-á por preenchido o conteúdo normativo da expressão «estado de emergência» do seu artigo 89.º.

3.2 A Convenção de Chicago e a Aeronáutica Militar

O artigo 3.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional dispõe expressamente que só se aplica à aviação civil - alínea a)-, enuncia o princípio geral de direito internacional de que as aeronaves do Estado requerem o consentimento de outra soberania para entrarem no seu espaço aéreo ou aterrar no seu território - alínea c) - e estabelece o dever de elaborar regulamentação para as aeronaves do Estado, por forma a que se garanta a segurança da navegação aérea civil - alínea d).

Por força desta última norma, entende-se que as aeronaves do Estado deverão cumprir com os procedimentos estabelecidos no Anexo 2 à Convenção, sempre e enquanto praticável, o que decorre da intenção de garantir a segurança do tráfego aéreo civil e não por aquelas disposições lhes serem aplicáveis. As aeronaves do Estado estão exclusivamente sujeitas à regulamentação produzida e controlo efectuado pelos competentes órgãos nacionais, sendo da responsabilidade dos Estados todos os efeitos nocivos imputáveis à sua operação.

A interpretação deste artigo, confrontado com o âmbito de aplicação espacial da Convenção de Chicago, impõe que a mesma regra se aplique à actividade das aeronaves do Estado em espaço aéreo internacional. Quando as aeronaves usadas no serviço militar de Estados contratantes estiverem a operar em espaço aéreo internacional cuja responsabilidade, segundo os acordos OACI, para a prestação dos serviços de tráfego aéreo, está cometida a outro Estado, deve proceder-se à informação de voo do competente órgão. Após a análise da situação, o órgão dos serviços de tráfego aéreo responsável difunde as informações e avisos pertinentes à aeronave do Estado e procede à informação de voo das aeronaves civis que utilizam a mesma área geográfica, garantindo-se a segurança para os dois tipos de tráfego, operando segundo regras diversas e sob a responsabilidade de diferentes autoridades.

Esta conduta implica uma dupla reacção. As aeronaves civis devem considerar as actividades das aeronaves do Estado e reajustar o seu perfil de voo, de forma a

prosseguir uma navegação segura, nos termos e segundo os padrões estabelecidos pela OACI. Por outro lado, os operadores militares devem actuar por forma a que, concatenando as informações que prestaram aos serviços de tráfego aéreo e as que receberam destes, efectuem a sua missão, promovendo a garantia da observância das separações mínimas entre aeronaves, segundo os parâmetros estabelecidos pela OACI.

Este é o cerne da utilização comum de uma mesma área do espaço aéreo pela aviação civil e militar.

Não obstante haver liberdade quanto às regras a estabelecer por qualquer Estado para a sua aviação militar, seja no espaço aéreo nacional ou internacional, estará sempre pressuposto que a regulamentação emitida terá como limite a operação segura da navegação aérea civil. Assim, na utilização comum de um espaço aéreo pela aviação civil e militar, no que concerne à actuação devida às autoridades estaduais, cabe ponderar quais as informações que deve emitir para os serviços de tráfego aéreo e os termos e a extensão em que será utilizada a informação daqueles serviços no controlo das suas actividades.

Outra questão que se levanta, ainda a propósito da actividade aérea das aeronaves militares, é a da publicação das suas regras de voo e consequente notificação à OACI das diferenças com os regulamentos de voo emanados por esta Organização, nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago. É evidente que a razão subjacente à separação dos regimes aplicáveis às aeronaves civis e do Estado assenta na necessária liberdade de actuação militar, visando dotar as forças militares do treino e prontidão adequados a garantir a segurança do Estado, implicando que a conduta operacional e os requisitos de treino não sejam objecto de informação pública e, consequentemente, não exista a obrigação de notificar das diferenças com os padrões, procedimentos e práticas recomendadas pela OACI.

3.3 A Aviação Civil no Espaço Aéreo Nacional

O regime previsto para a actividade da aviação internacional no espaço aéreo nacional está subordinada ao princípio de direito internacional geral, segundo o qual nenhuma aeronave - civil ou militar - pode penetrar num espaço aéreo sujeito à jurisdição de outro Estado sem prévia autorização.

No desenvolvimento deste princípio a Convenção de Chicago estabelece o direito de sobrevoos para a aviação civil internacional, ainda que afecta aos serviços de transporte

aéreo não regular, excluindo o direito de cabotagem - embarque e transporte, a título oneroso, no território de Estado terceiro, com destino doméstico, de passageiros, correio e carga -, conforme disposto nos artigos 5.º e 7.º. Já quanto à aviação afecta aos serviços de transporte aéreo internacional regular, rege a regra inversa da autorização expressa de exploração, nos termos do artigo 7.º da Convenção.

Neste último caso a prática pressuposta à Convenção de Chicago é a da celebração de acordos bilaterais ou multilaterais entre os Estados contratantes, constituindo, por esta via, formas simplificadas e permanentes de autorizar o voo de aeronaves nacionais de outros Estados.

Cumulativamente, a Convenção de Chicago impõe o dever estadual de conformar os regulamentos nacionais com os estabelecidos ao seu abrigo, criando-se um padrão de actuação uniforme que abrangerá a aviação civil internacional e nacional e garantirá a segurança da navegação aérea civil - vejam-se os artigos 11.º e 12.º e 3.º, alínea d).

A Convenção de Chicago possibilita aos Estados, na estruturação do seu espaço aéreo, por razões atinentes à defesa nacional e à segurança interna, independentemente da declaração do estado de emergência ou de guerra, interditar ou condicionar o sobrevoo de determinadas zonas do seu território à aviação civil internacional.

Estas zonas deverão ser estabelecidas segundo determinadas regras constantes do artigo 9.º da Convenção de Chicago, de que se destaca a inadmissibilidade da discriminação entre aeronaves dos Estados signatários e aquelas que pertencem ao Estado sobrevoado empenhadas no transporte aéreo internacional regular. As restantes prendem-se com o estabelecimento de limites precisos - nos termos do disposto no Anexo 15 à Convenção -, de dimensão mínima que satisfaça a necessidade subjacente à sua constituição, cuidando de não prejudicar inutilmente a navegação aérea e a de notificar a OACI e os Estados contratantes da sua constituição - nos termos do artigo 9.º, alínea a) da Convenção.

3.4 A aviação militar no espaço aéreo nacional

A satisfação da necessidade colectiva de segurança implica que as aeronaves do Estado não tenham liberdade de acesso ao espaço aéreo de outro Estado, conforme expressamente dispõe a alínea c) do artigo 3.º da Convenção de Chicago. A penetração não autorizada consubstancia uma ofensa aos princípios da independência e da

inviolabilidade territorial, qualificável como uma ameaça à segurança nacional e passível de uma legítima reacção de defesa que, em última instância, poderá consistir no abate da aeronave infractora.

A evolução das aeronaves do Estado no espaço aéreo nacional de outro Estado estará sempre sujeita a todos os condicionalismos que lhe forem impostos, podendo implicar a restrição do voo a determinadas altitudes, a determinadas áreas, o acesso a determinados aeródromos, sem que se coloque a questão do tratamento preferencial acima referido quanto à aviação civil internacional.

3.5 Intrusões em espaço aéreo nacional

As intrusões aéreas, sejam de aeronaves do Estado ou civis, enquanto penetrações não autorizadas no espaço aéreo nacional de um Estado, podem tipificar-se em intencionais e não intencionais.

As intrusões não intencionais resultam de erros de navegação e de casos de força maior.

As intrusões intencionais advêm de uma alteração percebida e querida de um plano de voo, para otimizar a rota, para evitar uma situação meteorológica adversa ou uma área do espaço aéreo ou, caso extremo, tem como finalidade penetrar no espaço aéreo nacional de outro Estado.

Fazer depender a reacção à intrusão da sua natureza, pela dificuldade da sua determinação, leva a que se desconsidere este aspecto e que se procure estabelecer regra de aplicação geral que garanta os direitos de soberania e a segurança estadual e, concorrentemente, não onere o intrusor com riscos desproporcionados à ofensa produzida. Este enquadramento, aplica-se à aviação civil e militar, cabendo distinguir, por força da qualidade da aeronave, a modalidade e grau de reacção juridicamente admissível.

A intrusão por aeronave civil, será qualificada e a reacção adequada será determinada à luz do direito da Convenção de Chicago e dos seus anexos técnicos, mais especificamente do Anexo 2.

A penetração do espaço aéreo nacional por aeronaves do Estado estrangeiras rege-se por normas gerais e convencionais de Direito Internacional Público que vêm reconhecendo o princípio da soberania plena e exclusiva dos Estados sobre o seu território, consagrado na generalidades das Constituições e em numerosos Tratados

internacionais, exemplarmente, no artigo 1.º da Convenção de Chicago.

Perante um conjunto de incidentes que têm redundado num elevado número de mortes, resultante de intrusão de aeronaves civis, a OACI tem vindo, ao longo dos tempos, a reforçar as medidas de segurança, seja apelando para o cumprimento do disposto na Convenção de Chicago e no Anexo 2, seja emanando recomendações, seja aprovando um artigo de aditamento - o 3.º BIS, que ainda não vigora por não ter recebido o número de ratificações necessárias - à Convenção, através da qual se procura evitar a intercepção das aeronaves civis por aeronaves militares e que, a ocorrer, se limite unicamente à aplicação dos procedimentos de identificação. Simultaneamente, tem repetidamente aconselhado que toda a aeronave interceptada deve seguir as instruções da aeronave interceptora e avisar, se possível, os serviços de tráfego aéreo.

A utilização da força contra aeronaves civis é hoje genericamente reprovada. No entanto, ainda recentemente se observou que os Estados não prescindem deste direito apesar de o admitirem como último recurso, caso em que da intrusão resulte não só a ofensa à soberania do Estado mas também uma diminuição da sua segurança.

A intrusão por aeronaves militares, ao invés, abre campo a uma reacção fundada na ideia de legítima defesa estadual. O uso da força contra uma aeronave militar intrusa deverá conformar-se às normas de direito internacional que determinam que a protecção da soberania territorial está subordinada ao dever de tomar em consideração as obrigações elementares de humanidade e a não usar uma medida de força excessiva que não seja adequada, necessária e proporcional à gravidade da ameaça.

Salvo casos específicos em que exista um perigo concreto que ultrapasse a mera violação das fronteiras territoriais, o procedimento adequado perante a intrusão de um avião militar será o de compelir ao abandono imediato do território nacional ou, conforme se considere mais adequado, determinar a sua aterragem no aeródromo mais próximo ou outro indicado. A desobediência às instruções poderá implicar a utilização de medidas de força que, no limite, redundarão no ataque e destruição.

Este ataque pode ocorrer já em espaço aéreo internacional se a intercepção tiver ocorrido no espaço aéreo nacional e a aeronave intrusora tiver efectuado manobra evasiva abandonando-o, caso a perseguição prossiga de forma imediata e contínua, sem perda de contacto. A perseguição cessará imperativamente quando a aeronave intrusora penetrar no seu espaço aéreo nacional ou no de qualquer outro Estado.

3.6 A utilização do espaço aéreo internacional

Os princípios gerais que regem a utilização do espaço aéreo internacional são o da liberdade de sobrevoo, da utilização pacífica e da conservação dos recursos comuns da humanidade ainda que afectos à exploração de determinado Estado.

Se este quadro conforma a actividade aérea civil e militar, cumpre acrescentar-se as diferenças de regime a que se subordinam uma e outra actividade aérea.

A aviação civil observará, para além dos princípios gerais, o disposto na parte final do artigo 12.º da Convenção de Chicago. Os Estados contratantes vinculam-se, com vista à criação de um padrão de comportamento expedito e seguro de observância "universal", a compelir os seus operadores civis a seguir as regras do ar estabelecidas de acordo com a Convenção nos voos em espaço aéreo internacional.

A actividade aérea militar no espaço aéreo internacional deverá conformar-se com os princípios gerais enunciados de aplicação comum (civil e militar), assumir que o direito da Convenção de Chicago não se aplica às aeronaves militares, a não ser enquanto limite, o que, em síntese, determina que a actividade aérea militar tem que tomar em consideração a segurança da aviação civil em geral (art. 3.º, d) da Convenção de Chicago), cabendo aos Estados estabelecer as regras de conduta apropriadas para garantir aquele escopo. Estas regras serão estabelecidas pelos competentes órgãos de cada Estado e são imposições de ordem interna (e não externa), funcionando as normas de Direito Internacional como enquadramento para a elaboração das legislações nacionais.

Para além dos limites expressos, as aeronaves militares de qualquer Estado são livres de operar no espaço aéreo internacional sem que seja admissível a interferência de qualquer outro Estado.

É neste contexto que se defende, regra geral, a licitude do voo em espaço aéreo internacional adjacente ao espaço aéreo nacional de outros Estados por aeronaves militares em missões de vigilância periférica. O princípio da liberdade e a não consideração de que o acto, só por si, tenha natureza hostil, funda o entendimento expresso.

Outra prática internacional legal é a de estabelecer zonas de identificação adjacentes ao espaço aéreo nacional com a finalidade de, na falta de identificação positiva, desenvolver acções do interior do seu território, adequadas a prevenir a penetração de

aeronaves não autorizadas.

4. UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO EM SITUAÇÃO DE CONFLITO ARMADO

Historicamente, os conflitos armados, reconduziam-se às situações em que dois ou mais Estados resolviam um diferendo pelo recurso à força. No entanto, este conceito evoluiu, abrangendo também os conflitos armados que opõem um Estado a um grupo organizado que, de forma disciplinada e uniformizada, recorre ao uso da força armada para obter o reconhecimento de um direito, à auto-determinação ou à independência.

Nesta sequência, entende-se que as disposições de direito internacional e interno que expressamente referem o estado de guerra devem ser interpretadas de forma mais abrangente, incluindo, assim, aquelas situações em que existe um conflito armado entre dois grupos armados, organizados, disciplinados e uniformizados, muito embora envolva partes que não são consideradas entidades políticas independentes e soberanas. Razão pela qual se tomam como sinónimas as expressões estado de guerra e conflito armado. Exemplarmente, numa perspectiva de direito internacional, refere-se o artigo 89.º da Convenção de Chicago.

Não obstante, neste particular, o que não se consegue pela via directa da interpretação pode alcançar-se indirectamente pela declaração de um estado de emergência nacional, visto a norma em apreço equiparar os efeitos das duas situações, cometendo, aos Estados beligerantes e neutrais, plena liberdade de acção que abrange as soluções compreendidas entre a manutenção da vigência da Convenção, seu direito derivado e Acordos firmados sob a sua égide até à total suspensão deste conjunto normativo.

Relembra-se que se tratará no estritamente essencial matéria relativa ao direito dos conflitos armados, visto o âmbito deste trabalho se circunscrever à análise das normas fundamentais que regem a utilização do espaço aéreo, no que agora nos preocupa, aquando da existência de um conflito armado.

Neste contexto, passar-se-á a abordar as questões relativas à utilização do espaço aéreo internacional, nacional dos Estados em conflito e dos Estados neutrais ao conflito, não deixando de apontar, a cada passo, as diferenças normativas resultantes da nacionalidade e do carácter público ou privado das aeronaves.

4.1 A utilização do espaço aéreo nacional dos beligerantes

Sustenta-se que a regra geral da inviolabilidade do espaço aéreo nacional de qualquer Estado continua vigente na pendência de um conflito armado.

Princípio que se aplica à aviação militar dos beligerantes. A penetração do espaço aéreo nacional do contendor terá de estar sustentada por uma necessidade militar, alicerçada na satisfação da sua segurança externa ou na segurança colectiva das Nações, para que se possa considerar justificada.

A própria natureza da situação de conflito armado pressupõe a necessária inobservância daquele princípio sendo comum que as aeronaves militares dos Estados beligerantes penetrem no espaço aéreo do oponente procurando realizar ataques a objectivos militares.

Já quanto às aeronaves civis, o eclodir de um conflito armado implica, geralmente, uma profunda alteração no quadro jurídico que rege a utilização do espaço aéreo nacional de um Estado diferente do da nacionalidade da aeronave. Estas alterações resultam do disposto no artigo 89.º, concatenado com a alínea b) do artigo 9.º, ambos da Convenção de Chicago que prevêem que os Estados tomem as medidas consideradas adequadas à situação que enfrentam. Consequentemente, é habitual a declaração de que o espaço aéreo nacional dos beligerantes se encontra fechado à navegação aérea das demais partes em conflito, ou mesmo, proceder-se ao encerramento com carácter geral, englobando também a aviação civil dos Estados neutrais.

Quando os Estados em conflito entendem não poder garantir a utilização segura do seu espaço aéreo, declaram a suspensão da aplicação das disposições da Convenção em todo ou parte do seu território e criam regras de operação mais restritas.

Para mitigar os efeitos que riscos decorrentes do conflito armado possam provocar na aviação civil, devem ser estabelecidas zonas de combate, tendentes a salvaguardar a segurança da navegação aérea civil. O certo é que a prática internacional está mais habituada à definição negativa das zonas de combate, ou seja, à delimitação, por acordo ou por declaração unilateral, de zonas de exclusão, que correspondem a áreas em que não se efectuarão operações militares por qualquer dos beligerantes, independentemente do fundamento, seja para possibilitar a instalação de hospitais, locais de negociação, ou

qualquer outro, bem como de zonas de acesso proibido à aviação civil e a pré-determinação de rotas aéreas e horários, visando aumentar a segurança do tráfego não afecto a fins militares.

Não obstante - como consagrado no direito internacional dos conflitos armados, segundo o qual, os civis e objectos civis não devem ser atacados, englobando-se aqui os aviões civis em voo, visto para além de serem objecto civil se presumir que transportem civis -, não devem, independentemente da nacionalidade, atacar-se aeronaves civis, salvo se, no concreto, representem uma ameaça militar imediata ou sejam qualificadas como objectivo militar.

Este princípio é de pacífica aplicação para as aeronaves civis de Estados neutrais, ainda que voando no espaço aéreo dos Estados em conflito. Já quanto às aeronaves civis dos Estados beligerantes, voando no espaço aéreo de sua nacionalidade ou no do Estado oponente, sendo parte integrante do potencial aéreo inimigo, levam a que pragmaticamente se considere a sua destruição. Devem, na sequência, os beligerantes evitar colocar as suas aeronaves civis numa situação que possibilite o entendimento de que aquele voo é uma ameaça militar ou um objectivo militar e, na perspectiva inversa, esforçar-se por distinguir a utilização real e efectiva da aviação civil para fins directa ou indirectamente relacionados com as operações militares e com o esforço de guerra, sendo indícios a ter em conta o cumprimento de rotas e horários pré estabelecidos para os serviços de transporte aéreo, seja internacional, seja doméstico.

Concluindo-se que as aeronaves civis são utilizadas para fins militares tornam-se um objectivo militar ficando sujeitas a ataque e abate.

4.2 A utilização do espaço aéreo nacional dos Estados neutrais

Os Estados neutrais são titulares de direitos e estão vinculados a determinadas obrigações. Neste pressuposto jurídico, procurará revelar-se o conjunto de normas que regem o acesso ao espaço aéreo nacional do Estado neutral das aeronaves civis e militares dos Estados beligerantes e de outros Estados terceiros ao conflito.

Considerando que a regra básica da soberania sobre o espaço aéreo sobrejacente ao território nacional dos Estados neutrais não sofre qualquer alteração com a existência de um conflito armado, pode afirmar-se, sem mais delongas, que as aeronaves militares dos Estados beligerantes que penetrem o espaço aéreo de um Estado neutral cometem uma

violação sancionada pelo direito.

No caso dos Estados neutrais o direito à inviolabilidade do seu espaço aéreo é um verdadeiro poder-dever visto que se não acautelarem a utilização abusiva do seu espaço aéreo por qualquer dos beligerantes, poderá acontecer que o conflito evolua para o seu próprio território em consequência de uma das partes na confrontação armada considerar que determinado Estado está a violar o seu estatuto de neutralidade ou que o opositor usa aquela área geográfica para escapar à sua reacção militar. Este poder abrange o uso da força para repelir os intrusores, visto a sua actuação ser ilícita e colocar em perigo a segurança dos Estados neutrais.

Se um Estado neutral for incapaz de prevenir as violações efectuadas por um beligerante, os beligerantes opostos têm direito a tomar as medidas adequadas em auto-defesa. Isto pode envolver penetrar no território aéreo neutral para atacar o adversário.

As aeronaves militares abatidas pelo Estado neutral ou que, em quaisquer circunstâncias, aterrem no território neutral, devem ser retidas até ao fim das hostilidades e então devolvidos ao beligerante a que pertencem. O pessoal militar dessas aeronaves deve, similarmente, ser retido durante o conflito e repatriado no termo das hostilidades.

Em síntese, não devem os beligerantes, em situação alguma usar o espaço aéreo de um Estado neutral para as suas missões aéreas. Na posição oposta, não deve o Estado neutral condescender perante violações da aviação militar de qualquer das partes em conflito, sob pena de se ver substituído pelo Estado beligerante opositor na defesa da inviolabilidade do seu território ou, mais grave, ver-se envolvido no conflito, perdendo o estatuto de Estado neutral e passando a ser considerado beligerante, por ter tido uma acção/omissão que beneficiou uma das partes.

Não será tomada como uma violação ao estatuto de neutralidade, nem à Convenção de Chicago, permitir a continuação da operação pelas companhias aéreas - ainda que de "bandeira" - e demais aeronaves civis nacionais dos Estados em conflito no espaço aéreo dos Estados neutrais. Conforme o disposto no artigo 89.º da Convenção de Chicago, perante um conflito armado cabe aos Estados neutrais determinar se suspendem total ou parcialmente a aplicação da Convenção e, a existirem, quais as novas regras vigentes para a aviação civil internacional a operar no seu espaço aéreo. Entende-se que os Estados neutrais podem, no extremo, encerrar o seu espaço aéreo à aviação civil dos Estados beligerantes desde que não distingam entre estes.

Portugal - bem como a Suécia - durante a segunda grande guerra declarou-se neutral e, usando da prerrogativa concedida pelo art. 38.º da Convenção de Paris, de conteúdo similar ao artigo 89.º da Convenção de Chicago, não suspendeu a sua aplicação, tendo, conseqüentemente, os Estados beligerantes continuado a operar no território português e através deste. Este entendimento não conflitua com os direitos e deveres do respectivo estatuto de neutralidade visto que as aeronaves civis dos beligerantes não são utilizadas para fins militares.

4.3 Os conflitos armados no espaço aéreo internacional

A regra geral que enquadra a utilização do espaço aéreo internacional para operações militares é a de que todos os Estados devem fazer uma utilização pacífica do espaço aéreo internacional, não prejudicando a utilização dos demais com o uso individual a que se afecta determinada aérea deste espaço aéreo.

Neste contexto, ao contrário do que alguns autores defendem, não devem ser estabelecidas zonas de combate no espaço aéreo internacional, nem pode ser impedido o trânsito de aeronaves civis ou militares de terceiros não beligerantes.

As confrontações militares neste espaço devem ser reduzidas à necessidade de prevenir a intrusão no espaço aéreo nacional e/ou às operações defensivas de meios em trânsito.

A actuação dos beligerantes, seja perante aeronaves civis ou militares de Estados terceiros, deve permitir o pleno gozo da liberdade de voo no espaço aéreo internacional, não devendo ser objecto de qualquer ataque pelas aeronaves militares dos Estados em conflito. Este mesmo princípio aplica-se ainda às aeronaves civis dos Estados beligerantes, salvo se constituírem objectivo militar.

Quanto à aviação civil, a regra é a de que a actuação de qualquer Estado no espaço aéreo internacional não pode fazer perigar a sua circulação.

Os efeitos decorrentes de um uso abusivo do espaço aéreo internacional serão imputados ao Estado a que pertençam as aeronaves militares que, através da sua actuação, prejudicaram o uso pacífico e seguro do espaço aéreo internacional.

A este propósito refere-se o incidente ocorrido aquando da guerra entre a Argélia e a França, envolvendo a URSS e a França. Esta última estabeleceu uma zona de identificação e defesa, interditando o seu sobrevoo, cujos limites estavam compreendidos entre a costa Argelina e a linha dos 60 quilómetros para o interior do Mar Mediterrâneo, o que, manifestamente, incluí espaço aéreo internacional sobrejacente à superfície marítima mediterrânica. A 9 de Fevereiro de 1961, um avião soviético em trânsito para Marrocos, transportando o Presidente do Soviété Supremo, Leonid Brejnev, penetra na zona francesa de identificação e defesa aérea. Foi interceptado por três caças franceses e advertido por duas vezes, por sinais rádio internacionais, para deixar a zona, não respondeu a estes sinais de aviso, nem obedeceu às instruções. Na sequência, os caças franceses efectuaram disparos de aviso para diante da aeronave, a fim de compelir ao abandono daquela zona, o que veio a acontecer. A 11 de Fevereiro, o governo francês recebe um protesto soviético que questiona da autoridade francesa para interceptar aeronaves de outros Estados em espaço aéreo sobre o alto mar, afirmando que a identificação não inclui o direito de disparar sobre a aeronave. Prossegue declarando que o governo francês sabe que estão reconhecidas as regras de Direito Internacional que prevêm a liberdade de voar no espaço aéreo sobre o alto mar, não tendo qualquer Estado poder para restringir essa liberdade nem para ditar arbitrariamente os itinerários sobre as águas internacionais.

Importa realçar a consideração de que a actuação francesa consubstanciou uma violação das normas de direito internacional que consagram o princípio da livre circulação no espaço aéreo internacional.

Não obstante, defender-se a posição de princípio da livre circulação no espaço aéreo internacional, observando procedimentos que garantam a segurança dos demais operadores e considerando ilegítimas as actuações que diminuem ou impedem a utilização comum, reconhece-se que a prática internacional não se conforma completamente com o regime jurídico vigente, seja para a guerra naval - esta com uma tradição centenária -, seja para a guerra aérea. É, actualmente, imprescindível que o conflito seja iniciado tão longe quanto possível do território dos beligerantes, em virtude das actuais características de velocidade e alcance e capacidade de fogo dos sistemas de armas das plataformas marítimas e aéreas, visando-se assim minimizar os efeitos danosos no território a defender. Daí que alguns autores afirmem que se podem estabelecer livremente zonas de

combate no espaço aéreo internacional e no alto mar. Não se tem este entendimento, a prática internacional não formou norma consuetudinária, visto que o direito internacional convencional, reiterado (veja-se a Convenção sobre o Alto Mar de 1958 e a Convenção de Montego Bay de 1982), aponta em sentido inverso. Então como entender esta questão que, em muito, se prende com o exemplo acima apresentado e que poderia ser complementado com muitos outros navais e aéreos.

A situação que se descreve pode configurar-se como um estado de necessidade estadual, ou seja, a sobrevivência e protecção de uma colectividade política ou de uma sua parcela pode depender de acções que se tenham de empreender para além do seu território ou a partir do exterior deste (caso da libertação dos territórios ocupados), havendo assim uma justificação legal atendível que legitima a inobservância das normas de direito internacional. Desta posição decorre um efeito de responsabilização dos Estados cujas forças armadas lesem pessoas ou património público ou privado de um Estado não beligerante. Para minimizar os efeitos danosos para a aviação de terceiros ao conflito, resultantes das acções militares em espaço aéreo internacional, usam as forças envolvidas estabelecer aéreas para sua protecção - publicitando-as para que seja possível ao tráfego aéreo evitá-las -, cuja penetração consideram que as colocam em perigo e que na impossibilidade de garantir a prévia identificação do intrusor como amigo ou inimigo, o atacarão. Esta actuação afastará - sem que agora se ponderem outras circunstâncias - a responsabilidade criminal dos autores da acção, mas remanescerá a obrigação de indemnizar os danos decorrentes da actuação militar.

Em suma, pode afirmar-se que no espaço aéreo internacional se mantêm vigentes, independentemente dos conflitos armados, o princípio do livre acesso e da utilização conjunta por todos os meios aéreos, civis e militares, seguindo os primeiros as regras do ar estabelecidas pela OACI e os últimos as regras estabelecidas pelas respectivas e competentes entidades nacionais, devendo estas cuidar de que as normas que vinculam a actividade aérea militar garantam a segurança da aviação civil.

4.4 Concessão de privilégios e limitação em conflito armado

Determinado tipo de aeronaves ou de missões podem gozar de um estatuto de imunidade permanente ou ocasional, por imposição do direito internacional ou por acordo entre os beligerantes.

De entre as que fruem de um estatuto de imunidade permanente constam as aeronaves hospital, independentemente da sua origem, sejam pertença de organizações internacionais, de um dos Estados beligerantes ou de terceiro Estado, desde que exibam os símbolos internacionais de assistência médica e sejam utilizadas para o cumprimento de missões de transporte de feridos, doentes, pessoal médico, equipamento médico e abastecimentos. E, tal qual a Convenção de Genebra cria um estatuto de protecção aos feridos e doentes e à população civil, também, conjuntamente à protecção que concede às aeronaves estabelece um estatuto de protecção à respectiva tripulação e pessoal da assistência médica transportado, não importando a sua nacionalidade e qualidade militar ou civil.

As partes em conflito devem observar as regras de direito internacional relativas à protecção de aeronaves de assistência médica, sendo exclusivamente relevante para a aplicação do estatuto de imunidade a afectação a função humanitária de socorrer as vítimas do conflito, sejam ou não combatentes, nacionais dos Estados beligerantes ou de outro com estatuto neutral.

Com vista a garantir a efectiva imunidade às aeronaves médicas, estas devem exhibir marca distintiva da sua missão, ou seja, ostentar um dos símbolos internacionalmente reconhecidos, a cruz vermelha ou outro equivalente. No entanto, a simbologia não é suficiente, pois, os ataques nem sempre se fazem com prévia identificação visual e nem sempre se pode garantir a utilização de outro meios de identificação, nomeadamente os electrónicos. Assim, para minimizar os riscos de ataque resultante de erro, estabeleceu-se um conjunto de regras de conduta destas operações, sendo cometido às missões humanitárias a obrigação de cumprir planos de voo, seguindo rotas, altitudes e horários pré estabelecidos entre as partes em conflito, como forma de aumentar a sua protecção efectiva.

Apesar de estarem empenhadas em missões de evacuação sanitária e de estarem devidamente identificadas, estas aeronaves podem ser consideradas uma ameaça militar, pela proximidade ao território de um dos beligerantes ou de uma zona de combate sem prévia autorização, quando não cumpram com o plano de voo acordado entre os beligerantes, quando desrespeitem instruções emanadas, acompanhem uma força ou interfiram na execução de uma missão operacional. Nestes casos, esgotados os procedimentos de detecção, identificação, controlo e demais meios adequados a afastar a

aeronave médica do perigo ou a garantir que deixa de constituir ameaça militar e constatando-se que não existe acção alternativa que garanta a conciliação da segurança do trânsito do avião hospital e a segurança dos meios ou da operação militar, se ponderará se a necessidade militar justifica um acto hostil contra a aeronave médica.

Os beligerantes podem ainda estabelecer acordos visando garantir a protecção de aeronaves empenhadas em relações não hostis, exemplarmente, troca oficial de comunicações, missões diplomáticas, troca de prisioneiros de guerra. As aeronaves empenhadas nessas operações serão identificadas através de marcas físicas e electrónicas, cumprirão um plano de voo pré estabelecido, para que possa ser garantida a protecção em conformidade com o acordado.

Por declaração de um dos beligerantes (unilateral) pode ser garantida a condução segura de determinadas missões ou aeronaves inimigas. Emitida a declaração a sua observância merece tanto rigor quanto a que resulte de um acordo entre as partes.

5. CONCLUSÃO

Na análise do regime de utilização do espaço aéreo pela aviação civil e pelas aeronaves do Estado (com especial enfoque sobre a mais importante categoria destas: as aeronaves militares), com a profundidade que a ciência, o tempo e as opiniões que foi possível recolher na escassa bibliografia disponível permitiram, procurou-se preencher um vazio que se faz especialmente sentir no meio aeronáutico militar.

Não pode deixar de se afirmar que muito do que foi expresso assenta na exposição de uma interpretação do direito vigente e, enquanto tal, aguarda-se com expectativa a polémica ao invés da aceitação acrítica.

Cumpré finalmente sintetizar o conjunto de regras e princípios que se foram revelando ao longo da exposição. Estes últimos podem ser reunidos em três grupos: o primeiro em função da sua natureza comum à aviação civil e às aeronaves do Estado; os seguintes, resultante do desenvolvimento deste e autonomizados segundo a qualificação da aeronave (do Estado ou civil) e a natureza do espaço aéreo em que a actividade se desenvolve.

5.1 Princípios Gerais.

O direito aéreo, especificamente a Convenção de Chicago, vem reiterar ou declarar um conjunto de princípios de aplicação comum à aviação civil e militar.

O pilar estruturante de todo o direito aéreo é o princípio da soberania completa e exclusiva de cada Estado sobre o espaço aéreo sobrejacente ao respectivo território.

Os sub-princípios decorrentes, vêm evidenciar os termos em que se tem pacificamente entendido a regra da soberania e os poderes dele consequentes:

- Nenhuma aeronave pode penetrar no espaço aéreo nacional de outro Estado sem prévia autorização, legal ou convencional, geral ou específica;
- Todas as aeronaves estão obrigadas a identificar-se antes de penetrarem no espaço aéreo nacional de outro Estado, permitindo que se confirme a prévia autorização de voo;
- O exercício dos direitos de soberania, no caso da penetração não autorizada de uma aeronave no espaço aéreo nacional não pode expor a aeronave intrusora e ocupantes a medidas desproporcionadas à infracção cometida e aos riscos criados.

O segundo princípio estruturante reporta-se à utilização do espaço aéreo internacional (espaço aéreo excluído do território dos Estados) que, ao invés, se rege pelo princípio da liberdade de voo e da utilização pacífica, limitado pela colisão com outros direitos.

O direito da humanidade à preservação dos recursos comuns, impõem a utilização criteriosa e diligentemente do espaço aéreo internacional, no respeito pelos direitos especiais de determinados Estados à exploração dos recursos e utilização de áreas marítimas não incluídas no mar territorial e, fundamentalmente, a proibição de afectar determinada área a uso exclusivo.

Os infractores serão responsáveis pelos prejuízos nos bens comuns da humanidade e pelos danos resultantes da criação de riscos para a navegação aérea.

5.2 A Utilização do Espaço Aéreo pela Aviação Civil.

O regime jurídico fundamental da aviação civil está contido na Convenção de Chicago, normativo que, nos termos do seu preâmbulo, visa «desenvolver a aviação civil internacional de maneira segura e ordenada» e «estabelecer os serviços internacionais de

transportes aéreos numa base de igualdades de oportunidades e a explorar esses serviços por forma eficaz e segura», cuidando que a utilização do espaço aéreo pode redundar em abuso tornando-se «uma ameaça para a segurança geral».

A actividade da aviação civil internacional em espaço aéreo territorial está subordinada ao princípio geral da soberania, sendo que no desenvolvimento deste princípio a Convenção de Chicago estabelece o direito legal de sobrevoos para a aviação civil internacional, ainda que afecta aos serviços de transporte aéreo não regular, excluindo o direito de cabotagem;

Já a aviação afecta aos serviços de transporte aéreo internacional regular, ao invés, necessita de prévia autorização para operar no espaço aéreo territorial de qualquer dos Estados contratantes;

A harmonização do regime de utilização do espaço aéreo, único instrumento idóneo para promover desenvolvimento da aviação internacional, obriga a que se cometa aos Estados a tarefa de conformar os regulamentos nacionais com os estabelecidos ao abrigo da Convenção de Chicago, criando-se um padrão de actuação uniforme que abrangerá a aviação civil internacional e nacional e garantirá a segurança da navegação aérea.

No mesmo contexto, torna-se imperioso, afastar o direito a implementar medidas que, na estruturação de espaço aéreo nacional, obstaculizem os voos internacionais. Os Estados devem orientar-se por duas imposições, a proibição da discriminação entre aeronaves dos Estados signatários e as pertencentes ao Estado sobrevoado afectas ao transporte aéreo internacional regular e a de garantir o fluxo expedito e seguro da aviação, não criando entraves desnecessários à mesma.

É neste circunstancialismo que, por razões de carácter militar e de segurança pública, deve ser exercido o direito a interditar ou condicionar o sobrevoos de determinadas zonas do território nacional à aviação civil internacional e deve-se exigir que esta obedeça às ordens e instruções Estaduais, incluindo as de abandono do território nacional, aterrizar ou voar uma rota prescrita.

A penetração não autorizada no espaço aéreo nacional, sujeita a aeronave e tripulação intrusora à lei civil e criminal do Estado do território violado.

A operação da aviação civil internacional no espaço aéreo internacional observará, para além dos princípios gerais, as normas estabelecidas de acordo com a Convenção de

Chicago que não pressuponham o exercício de um poder de soberania.

Se em situação de paz e normalidade o regime para a aviação civil está perfeitamente delineado, em caso de guerra ou de declaração de um estado de emergência, depois de notificada a OACI, os Estados contratantes tem o direito de decidir manter vigente o estatuído na Convenção de Chicago, direito derivado e acordos firmados sob a sua égide, restringir a sua aplicação ou suspender todo este conjunto normativo, estabelecendo o que considerarem adequado à salvaguarda da segurança nacional.

Em situação de conflito armado, seja no espaço aéreo nacional ou internacional, as aeronaves civis dos Estados beligerantes ou de estados neutrais não devem ser atacadas, salvo em situação limite, ou seja, esgotadas todas as demais acções, admite-se, excepcionalmente, o ataque a uma aeronave civil em voo quando represente uma ameaça militar.

5.3 A Utilização do Espaço Aéreo pela Aviação Militar

A ideia de segurança estadual leva à consolidação do princípio da soberania na comunidade internacional, fundamento que explica liminarmente a importância que este tem para o estabelecer do regime de utilização do espaço aéreo pela aviação militar.

Numa vertente negativa, este princípio traduz-se na proibição de aeronaves militares penetrarem no território de outro Estado sem prévia autorização.

Numa perspectiva positiva pressupõe que as aeronaves de Estado estão exclusivamente sujeitas aos comandos legais e regulamentares internos. Independentemente da permanente vigência do princípio da soberania e dos sub-princípios enunciados, deve distinguir-se entre a utilização do espaço aéreo e actuação da aviação militar consoante a situação seja de paz ou de guerra.

Em tempo de paz a actividade aérea militar deve obter prévia autorização para penetrar no espaço aéreo nacional de outro Estado e cingir-se às condições de voo estipuladas.

A intrusão por aeronaves militares abre campo a uma reacção armada, fundada na ideia de legítima defesa estadual. Este uso deverá, ainda assim, conformar-se às normas de direito internacional que determinam que a protecção da soberania territorial está subordinada ao dever de tomar em consideração as obrigações elementares de humanidade e à proibição do excesso (de força) inadequado da resposta à gravidade da

ameaça.

Não obstante, a actividade militar deve ser levada a cabo considerando a necessidade de garantir a segurança da navegação aérea civil, seja no espaço aéreo nacional ou internacional. Os parâmetros de segurança a observar são os vigentes para a aviação civil.

A aviação militar quando evolui no espaço aéreo internacional, salvo os princípios gerais enunciados e a obrigação de garantir a segurança da aviação civil, dispõe de total liberdade de acção sendo inadmissível interferências de terceiros.

Em tempo de conflito armado, o regime jurídico aplicável à aeronáutica militar, seja no espaço aéreo nacional, seja internacional, sofre profundas alterações.

As aeronaves militares estrangeiras dos Estados em conflito, enquanto instrumento de beligerância, podem ser atacadas.

Assim, as aeronaves militares dos Estados neutrais não podem ser atacadas quando evoluindo no espaço aéreo internacional, no respectivo espaço aéreo nacional e no de estado terceiro ao conflito.

Mais longe vai a protecção às aeronaves civis, desde que não estejam empenhadas em actividades hostis, independentemente do espaço aéreo em que evoluam, devem ser respeitadas. Conquanto haja a obrigação de as não hostilizar, devem aquelas cumprir com as restrições de voo pré estabelecidas para assegurarem a efectivamente a protecção legalmente concedida.

O mesmo regime de protecção é aplicável às aeronaves a que seja concedido um estatuto de imunidade.

Sempre que sejam estabelecidas zonas de exclusão da região de guerra no território dos Estados em conflito, devem estes observá-las, abstendo-se de aí efectuar combates ou outras acções armadas que possam ser tomadas como hostis pelos demais beligerantes.

É ilegal a constituição de zonas de combate no espaço aéreo internacional.

Na situação de guerra coexiste o estatuto de beligerante e o do dos Estados neutrais. Estes últimos têm um regime específico que revela a sua posição de terceiros face ao conflito com o dever de não participar nem propiciar vantagem a nenhum dos contendores.

A soberania neutral deve ser integralmente respeitada, sendo que a penetração no espaço aéreo nacional dos Estados neutrais está proibida. Podendo estes usar a força para

repelir violações do seu espaço aéreo por aeronaves militares dos Estados beligerantes.

Na pendência do conflito armado, os Estados neutrais podem manter vigente, restringir ou suspender a aplicação da Convenção de Chicago. Esta decisão pode ser restrita à aviação civil dos Estados beligerantes.

Analisados os regimes jurídicos de utilização do espaço aéreo, territorial ou internacional, pela aviação civil e pelas aeronaves do Estado, em tempo de paz, crise ou guerra, cumpre deixar uma última reflexão que justifica o esforço e a motivação subjacente.

A actividade bélica tem vindo a ser limitada pela ordem jurídica internacional. Nega-se hoje, peremptoriamente, que a reacção armada seja o último argumento da política e entende-se que a utilização da força só em legítima defesa é legal.

Reconhece-se que as actividades de defesa, nomeadamente a preparação militar dos Estados, é muito exigente, sendo pacificamente aceite que não é possível encerrar a actividade aérea militar em espaço aéreo exclusivamente destinado ao seu treino e que as missões operacionais se desenrolam necessariamente em espaço aéreo nacional e internacional adstrito à utilização comum civil/militar, sob responsabilidade repartida entre órgãos de tráfego aéreo civis e comando e controlo militar.

Decorrente destes factores surge a manifesta necessidade da maior e mais complexa preparação dos militares. Pela diversidade das solicitações, a representação internacional do País e a dignificação das Forças Armadas e, particularmente, da Força aérea, depende do saber e profissionalismo dos seus recursos humanos.

Importa, por isso, que a Força aérea impulsione a celebração de congressos e seminários, organize cursos monográficos e alargue as horas destinadas ao Direito Aéreo, nos curricula dos cursos ministrados na Academia da Força Aérea e no Instituto de altos Estudos da Força Aérea, visando uma mais completa formação jurídico-militar dos seus oficiais.

Concluído o estudo, a sua validação depende das repercussões que este tenha no relançar da discussão sobre matérias tratadas e no impulsionar da formação e especialização dos militares da Força Aérea Portuguesa nas áreas do Direito da Guerra e do Direito Aéreo.

BIBLIOGRAFIA

1. AFP 110-31. *International Law - The Conduct of Armed Conflict and Air Operations*. Washington DC, Department of the Air Force, 1976
2. ALMEIDA, Manuel de Campos. *Bombardamento Aéreo e Legalidade*. Revista Mais Alto. (n.º 289. MAI/JUN 1994), pp. 15.
3. ANDRÉ, José Duarte. *O Direito Espacial Internacional e a Legislação Portuguesa*. Revista Mais Alto. (n.º 291. SET/OUT 1994), pp. 10.
4. CANOTILHO, J. Gomes. *Direito Constitucional*. Coimbra, Livraria Almedina, 1993.
5. CORREIA, António Damasceno. *Estado de Sítio e de Emergência em Democracia*. Lisboa, Vega Universidade, 1989.
6. FERNANDEZ-FLORES. *El Derecho de la Guerra*. Escuela Superior del Aire, 1979.
7. GOUVEIA, Jorge Bacelar. *O Direito de Passagem Inofensiva no Novo Direito Internacional do Mar*. Lisboa: LEX, Edições Jurídicas, 1993.
8. GUEDES, Armando M. Marques. *Direito do Mar*. Lisboa, Instituto de Defesa Nacional, 1989.
9. LORCA, José Froilán Rodríguez. *La Guerra Aérea y el Derecho*. Revista de Aeronautica y Astronautica. (Febrero de 1988), pp. 157.
10. LOUSTAU. *Derecho Internacional Aereo*. Escuela Superior del Aire, 1974.
11. MATTE, Nicolas Mateesco. *Traité de Droit Aérien-Aéronautique*. Troisième Édition. Paris, Éditions Pedone, 1980.
12. MONTELLÁ, Rafael Gay. *Principios de Derecho Aeronáutico*. Buenos Aires, Editorial de Palma, 1950.
13. PEREIRA, André Gonçalves e Quadros, Fausto. *Manual de Direito Internacional Público*. Coimbra, Livraria Almedina, 1995.
14. SALINAS, Luis Tapia. *Derecho Aeronáutico*. 2.^a Edición, Actualizada Y Ampliada. Barcelona, BOSCH, Casa Editorial, S.A., 1993.
15. SHAWCROSS, Christopher e Beaumont, K. M.. *Air Law*. London, Butterworth & Co., (Publishers) Ltd., 1951.
16. VAZQUEZ, Ernesto Andres. *Derecho Internacional Aéreo*. San Javier, Academia General del Aire, 1965.