

O DIREITO DA NAVEGAÇÃO AÉREA

JERÓNIMO COELHO DOS SANTOS ^(*)

I — Introdução

Em aeronáutica o tratamento dos aspectos técnicos operacionais do tráfego aéreo de aeronaves é designado de **navegação aérea**. Área em que pontuam as questões da **segurança** e da **eficiência** na gestão operacional do tráfego aéreo.

Estes dois aspectos da actividade aeronáutica, **segurança** e **eficiência** operacionais, são o objecto da regulação integrada num capítulo do Direito Aéreo ⁽¹⁾ que designamos de **Direito da Navegação Aérea**.

Definimos o **Direito da Navegação Aérea** como a parte, eminentemente internacional e pública, do Direito Aéreo que regula o **tráfego aéreo de aeronaves**.

Se o objecto do **Direito da Navegação Aérea** é a **segurança operacional** e a **eficiência operacional** do tráfego aéreo, o seu âmbito engloba a regulamentação do espaço aéreo, da aeronave, dos serviços de navegação aérea e da infra-estrutura aeronáutica.

^(*) Mestre em Direito, Advogado.

⁽¹⁾ «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», nosso “Direito Aéreo e Aeronáutica Militar”, in Boletim do Instituto de Altos Estudos da Força Aérea, n.º 9, Julho de 1996, pág. 206 e segs., disponível em www.voardireito.com.

A breve abordagem que segue visa caracterizar os mencionados elementos do Direito da Navegação Aérea como forma de revelar a unidade e carácter fundamental desta área no Direito Aéreo.

II — Os elementos do direito da Navegação Aérea

A enunciação dos elementos abrangidos pela regulação da navegação aérea pode ser desvendada através da análise da expressão final da definição proposta, ou seja, o que deve entender-se por **tráfego aéreo de aeronaves**.

«**Todas as aeronaves em voo ou operando na área de manobra do aeródromo**» são consideradas como tráfego aéreo ⁽²⁾. Esta concretização vem significar que numa formulação mais longa se tem que o **Direito da Navegação Aérea** é o capítulo do Direito Aéreo que regula a actividade de todas as aeronaves em voo ou operando na área de manobra do aeródromo.

Os elementos que se revelam na expressão em apreço são as de **aeronave**, expressamente enunciado, de **espaço aéreo**, por referência ao voo, de **infra-estrutura aeronáutica**, parcialmente representada na menção ao aeródromo, e haverá que considerar ainda, sem menção no conceito proposto, os **serviços de navegação aérea**. Vejamos cada um destes elementos.

III — A Aeronave

A **aeronave** é objecto de uma vasta regulamentação que ora só se considera em dois aspectos básicos para o Direito da Navegação Aérea, a própria definição de aeronave e a distinção entre 'aeronaves civis' e 'aeronaves de estado'.

⁽²⁾ Como definido, entre outros locais, ao Cap. 1 do Anexo 11 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago a 7 de Dezembro de 1944, ratificada pelo Estado Português em 28 de Abril de 1948, adiante 'Convenção de Chicago'.

Para efeitos do Direito Aéreo da Navegação Aérea ⁽³⁾ qualifica-se de **aeronave** «qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reacções do ar que não as do ar sobre a superfície terrestre» ⁽⁴⁾.

Este conceito serve a finalidade de distinguir as aeronaves de outros aparelhos que se deslocam através do espaço aéreo e que não estão sujeitos ao regime aplicável à navegação aérea internacional. Excluem-se da qualificação de aeronave, dentre outros aparelhos, as naves espaciais que, apesar de terem de atravessar o espaço aéreo para alcançarem o espaço exterior, não assentam o seu voo nas reacções do ar, e os *overcraft* que se deslocam utilizando as «reacções do ar contra a superfície terrestre» ⁽⁵⁾.

A qualificação como aeronave é condição necessária, mas não suficiente, para aplicar as regras técnicas e o direito da navegação aérea internacionais. Estes conjuntos normativos internacionais, técnico e de direito, reclamam ainda que a aeronave seja civil.

Atente-se que a alínea *a)* do artigo 3.º da Convenção de Chicago, com clareza, estatui que a «... Convenção aplicar-se-á unicamente às aeronaves civis, e não às aeronaves do Estado» ⁽⁶⁾.

⁽³⁾ Para outros capítulos do Direito Aéreo encontramos outras definições de “aeronave” que neste particular não relevam.

⁽⁴⁾ Definição do Cap. 1 do Anexo 11 à Convenção de Chicago, definição comum a inúmeros anexos (*v. g.*, Anexos 2, 6, 7, 8, 13 e 16), a documentos e a manuais da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO). No direito português dá-se nota do Regulamento de Navegação Aérea, Decreto n.º 20062, de 25 de Outubro de 1930, Capítulo I, Disposições Gerais, artigo 1.º, no qual «O termo «aeronave» designa qualquer aparelho que possa estar ou navegar no ar, considerando-se como tal os balões cativos ou livres, papagaios, dirigíveis, aviões e hidroaviões», mais recentemente, reproduzindo na legislação nacional a definição ICAO vejam-se, exemplarmente, a alínea *b)* do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 218/2005, de 14 de Dezembro de 2005 e a alínea *g)* do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 289/2003, de 14 de Novembro 2003.

⁽⁵⁾ A intenção de não qualificar o ‘overcraft’ como aeronave, levou à alteração da definição ICAO, em 1967, por aditamento de um trecho final excludente: «... que não as do ar sobre a superfície terrestre».

⁽⁶⁾ Como abaixo se esclarecerá, usamos a expressão «aeronaves de Estado» em substituição da expressão «aeronaves do Estado», constante da versão portuguesa da Convenção de Chicago, por se entender que esta última não reflecte adequadamente

A importância da distinção entre “aeronave civil” e “aeronave de Estado” decorre de a estas últimas não se aplicar a Convenção de Chicago, nem, em consonância, o demais do Direito Aéreo.

O conceito de “aeronave civil” na Convenção de Chicago e para efeitos desta, está negativamente delimitado, ou seja, são tidas como aeronaves civis todas as que não foram qualificadas como “aeronaves de Estado”.

Assim, o conceito de “aeronave de Estado”, enquanto qualificativo, implica a subordinação ou exclusão de uma determinada aeronave do âmbito de aplicação do Direito Internacional Público Aéreo.

Para a Convenção as “aeronave de Estado” são as «...usadas nos serviços militares, aduaneiros e policiais»⁽⁷⁾. Resulta claro que não é dada uma definição de “aeronave de Estado” e a questão do preenchimento da expressão legal desloca-se para a determinação do que deva ser, para efeitos da norma em apreço, entendido como «aeronave militar», «aeronave aduaneira» e «aeronave de polícia».

A indicação dos serviços a que as aeronaves devem estar afectas para serem qualificadas como «aeronaves de Estado» exclui desta classificação algumas aeronaves que sejam pertença ou usadas pelo Estado mas afectas a outros serviços e tarefas que não tenham a ver com a ‘segurança do Estado’⁽⁸⁾.

Os serviços indicados, militar, aduaneiro e de polícia, evidenciam que as “aeronaves de Estado” são usadas em missões que prosseguem a

o sentido que contém e que resulta de uma tradução não rigorosa do inglês «state aircraft». Os correlativos da expressão em francês, «aéronefs d’État», e em espanhol, «aeronaves de Estado», não infirmam antes apoiam o entendimento exposto. A título de exemplo diga-se que o Direito da União usa indistintamente as duas expressões, exemplarmente, do Reg. (CE) 550/2004, ao artigo 15.º, n.º 3, alínea *b*), consta a expressão “aeronaves do Estado”, já no Reg. (CE) 691/2010, Anexo IV, n.º 3.1., alínea *o*), é utilizado “aeronaves de Estado”.

⁽⁷⁾ Vide alínea *b*) do artigo 3.º

⁽⁸⁾ Exemplarmente, o transporte aéreo comercial, interno e internacional, de pessoas e carga, realizado directamente pelo Estado ou por empresas do sector empresarial do Estado, *vulgo*, as companhias aéreas de bandeira.

função segurança do 'Estado Administrador', ou seja, são, primordialmente, afectas à defesa nacional e à segurança interna ⁽⁹⁾.

Identificar os critérios de qualificação das "aeronaves de Estado" passa por desvendar o que sejam aeronaves militares, de aduaneira e de polícia e, cumulativamente, o que sejam serviços militares, aduaneiros e de polícia.

Esta dupla perspectiva de análise impõe-se por o normativo facultar a qualificação pela verificação da integração da aeronave como equipamento permanente ou pelo mero uso (afecção ocasional) de uma qualquer aeronave em missões dos mencionados serviços.

A Convenção de Chicago ao excluir do seu âmbito e reconhecer o regime especial das "aeronaves de Estado", segundo o qual os Estados têm um direito pleno à regulamentação nacional desta aviação, independentemente de evoluir no espaço aéreo nacional próprio ou internacional, sob a condição única das operações terem na devida conta a segurança da navegação aérea civil ⁽¹⁰⁾, confere à integração orgânica dos aparelhos nos referidos serviços — independentemente do uso concreto — a qualidade de "aeronave de Estado". Entendimento que fundamenta a proibição de sobrevoos e de aterragem de "aeronaves de Estado" no território de outro Estado sem prévia autorização ⁽¹¹⁾, independentemente do concreto uso em determinada missão aérea não ser típico, próprio ou relacionado com os serviços militares, aduaneiros ou de polícia.

Neste contexto, a definição de "**aeronave militar**" toma a maior importância e poderemos a partir dela procurar a revelação dos elementos do conceito "aeronaves de Estado".

Tomamos por "aeronave militar" toda a aeronave pertencente às forças armadas de um Estado que ostente sinais exteriores próprios de aeronaves militares da sua nacionalidade, sob o comando de um oficial devidamente designado pelo Estado cujo nome figure na correspondente

⁽⁹⁾ Razão que, para além e independentemente de qualquer regra de tradução, justifica e explica a opção pela expressão "aeronave de Estado" que reflecte a afectação da aeronave à função ao invés da ideia de pertença ao Estado.

⁽¹⁰⁾ Alínea *d*) do artigo 3.º da Convenção de Chicago.

⁽¹¹⁾ Alínea *c*) do artigo 3.º da Convenção de Chicago.

lista de oficiais ou seu equivalente e cuja tripulação esteja submetida às regras da disciplina militar.

O conceito traçado aproveita e adapta a definição de “navio de guerra” vertida ao artigo 29.º da Convenção de Montego Bay ⁽¹²⁾, o que favorece a sua aceitação e interpretação comum pela comunidade internacional.

Os elementos do conceito são:

- A pertença da aeronave às forças armadas de um Estado;
- Ostentar distintivos próprios de aeronaves militares da sua nacionalidade;
- O comando militar da aeronave;
- A subordinação da tripulação à disciplina militar.

Sem aprofundar estes elementos, oportunidade que escapa a esta exposição, para efeitos da Convenção de Chicago, temos que qualquer aeronave com estas características é de qualificar como aeronave militar.

Podemos mesmo ultrapassar a plêiade de elementos e afirmar que a exibição de distintivos próprios de aeronaves militares de determinada nacionalidade é, em termos operacionais, o elemento determinante da qualificação de uma “aeronave como militar”.

Quanto ao registo, nada obsta a que estejam inscritas no registo civil nacional de aeronaves mas, como decorre da natureza da função militar, o comum será a não inclusão das aeronaves militares nesse registo e a existência de um registo próprio, militar e não público.

A caracterização orgânica das aeronaves de **polícia e aduaneiras** pode seguir o mesmo processo, sendo de qualificar como tais as aeronaves que:

- Pertencam à polícia ou aos serviços aduaneiros de um Estado;
- Ostentem distintivos próprios do serviço aduaneiro ou de polícia e os da sua nacionalidade;

⁽¹²⁾ Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, aprovada em Montego Bay, a 10 de Dezembro de 1982. Portugal é parte da Convenção de Montego Bay desde 3 de Dezembro de 1997.

- Sejam comandados por um servidor público do quadro especial de um daqueles serviços ou que neles esteja destacado;
- A tripulação esteja subordinada ao estatuto próprio do serviço que lhe confere poderes de polícia e/ou aduaneiros, independente da existência de um regime disciplinar próprio.

É oportuno referir que o Conselho Provisional do Eurocontrol, em 12 de Julho de 2001, para efeitos da Gestão do Tráfego Aéreo Europeu, por referência a alínea *b*) do artigo 3.º da Convenção de Chicago, tomou uma Decisão, segundo a qual:

- As aeronaves que constem de registo militar, ou sejam identificadas como militares no registo civil de aeronaves, têm-se como sendo «usadas nos serviços militares»;

E as

- Aeronaves com registo civil mas «usadas nos serviços militares, aduaneiros e policiais»;

são qualificadas como “aeronaves de Estado”.

A Decisão, complementarmente, esclarece que as aeronaves constantes do registo civil de aeronaves usadas pelo Estado para outros serviços que não o serviço militar, aduaneiro e de polícia, não são de qualificar como aeronaves de Estado.

Esta decisão reflecte o entendimento que a afectação permanente e ostensivamente identificada de determinado meio aéreo a um dos três serviços nomeados na Convenção de Chicago leva à qualificação dessa aeronave como “aeronave de Estado” e que, para além destas, aquelas que forem usadas nos serviços sem que sejam um meio aéreo orgânico, são no plano operacional — numa concreta missão, série de missões aéreas ou período de tempo — tomadas como “aeronave de Estado” e excluídas do regime de Chicago.

Será o Estado de matrícula da aeronave que indicará se a aeronave está envolvida ou não num serviço que implica a qualificação como “aeronave de Estado”, devendo, por conseguinte, obter autorização para

sobrevoar o espaço aéreo de outro Estado, nos termos da alínea c) do artigo 3.º da Convenção.

A Convenção de Chicago faz clara distinção entre actividades que realizam “funções do Estado”, directamente relacionadas com a soberania dos Estados contratantes, a defesa nacional e a segurança interna, doutras funções e actividades (ainda que fundamentais) do Estado, cujas operações de voo devem ser subordinadas ao regime jurídico da navegação aérea internacional.

Atente-se, nada obsta que cada Estado estabeleça critérios próprios, no plano do direito interno, para designar e qualificar aeronaves como sendo “de Estado”. Tal prerrogativa de soberania, a de criar outras espécies de ‘aeronaves de estado’ pelo direito interno, não prejudica o regime dicotómico e fechado da Convenção. As aeronaves que não sejam usadas nos serviços militares, aduaneiros e de polícia, independentemente da qualificação de ‘aeronaves de estado’ que recebam no direito interno ⁽¹³⁾, são para a Convenção ‘aeronaves civis’ e, conseqüentemente, devem cumprir com os princípios e regras que os Estados Membros em que estão matriculadas assumiram perante a comunidade aeronáutica internacional e fizeram vigentes na sua ordem interna.

Acresce que o congestionamento do espaço aéreo da Europa cedo fez entender aos Estados a necessidade de coordenar a actividade aérea internacional das suas “aeronaves de Estado”, sob pena de criarem constrangimentos à gestão do tráfego aéreo, muito penalizante para o transporte aéreo comercial internacional e para os prestadores de serviços de navegação aérea. Assim, as “aeronave de Estado” quando em navegação aérea internacional, não executando uma missão operacional, devem optar por declarar que realizam o seu voo como “tráfego aéreo geral”, ou seja, submetendo-se ao regime da Convenção.

⁽¹³⁾ Como decorre dos 2.º e 3.º princípios da Decisão de 12 de Julho de 2001 do Conselho Provisional do Eurocontrol: «Principle 2 — A reporting mechanism should be available for cases where operators are suspected of having incorrectly claimed that their aircraft was used in military, customs and police services» e «Principle 3 — States shall ensure compliance with the above mentioned recommendations and investigate reports of incorrect claims».

Em termos conclusivos, temos que a Convenção de Chicago se aplica «unicamente às aeronaves civis e não às aeronaves de Estado» ⁽¹⁴⁾ e que, atenta a utilização comum do mesmo espaço aéreo pelas “aeronaves civis” e pelas “aeronaves de Estado”, «os Estados contratantes comprometem-se a ter na devida conta a segurança da navegação aérea civil ao estabelecer os regulamentos aplicáveis às suas aeronaves de Estado» ⁽¹⁵⁾. Sendo que, no seio do Eurocontrol, os Estados acordaram que, quando possível, as missões internacionais não operacionais das “aeronaves de Estado” se realizem como “tráfego aéreo geral” para facilitar o fluxo ordenado, expedito e seguro da aviação num espaço aéreo tendencialmente congestionado.

IV — O Espaço Aéreo

Embora careça de enunciação expressa na noção de **Direito da Navegação Aérea**, o **espaço aéreo** é o seu elemento fulcral. O espaço aéreo corresponde ao ‘âmbito geográfico’, melhor, ‘âmbito geofísico’ de aplicação do **Direito Aéreo**.

O que se entende por espaço aéreo, quais os regimes jurídicos a que está submetido, bem como a identificação dos problemas básicos e das soluções encontradas e reguladas para que a navegação aérea se desenrole no adequado nível de segurança (operacional), sempre pressupondo o carácter eminentemente internacional da aviação civil, será o objecto deste número.

Conceito de Espaço Aéreo

Designamos de **espaço aéreo** a camada gasosa envolvente do globo terrestre, compreendida entre a linha do limite superior das áreas terrestres e marítimas e a linha limite inferior do espaço ultraterrestre.

⁽¹⁴⁾ Alínea *a*) do artigo 3.º da Convenção de Chicago.

⁽¹⁵⁾ Alínea *d*) do artigo 3.º da Convenção de Chicago.

O limite inferior do espaço aéreo não oferece dúvidas, visto que está bem demarcado pela distinção física da matéria no estado sólido e líquido por contraposição ao estado gasoso. A referência à linha limítrofe superior da crosta terrestre e das massas marítimas serve a finalidade de excluir as bolsas gasosas subterrâneas.

Quando se fala no limite superior do espaço aéreo como sendo coincidente com o limite inferior do espaço exterior, não temos o favor da distinção física (matérias em diferentes estados), nem de qualquer outro critério evidente. Ademais, não há norma internacional que indique o traçado da linha divisória entre os espaços aéreo e exterior.

No plano jurídico, que é o que ora importa, temos que os dois espaços são contíguos e que o limite superior do espaço aéreo será o limite inferior do espaço exterior e que para cada um desses volumes gasosos estão vigentes diferentes regimes legais ⁽¹⁶⁾.

A falta de delimitação legal entre espaço aéreo e espaço exterior tem vindo a alimentar a discussão em que pontuam opiniões como sejam a de que tal distinção não é possível ou que carece de interesse ⁽¹⁷⁾, a de que a evolução dos veículos aéreos e espaciais tende para a criação de veículos híbridos o que implicaria a subsequente unificação de regimes do espaço aéreo e exterior e, ainda, a de que a proximidade entre o regime do espaço aéreo internacional ⁽¹⁸⁾ e do espaço exterior implicará a cria-

⁽¹⁶⁾ O Direito do Espaço Exterior tem o seu regime fundamental no Tratado sobre Princípios para Regular as Actividades dos Estados na Exploração e Uso do Espaço Exterior incluindo a Lua e Outros Corpos Celestes, de 1967, pelo Acordo sobre Salvamento de Astronautas, o Regresso de Astronautas e o Regresso de Objectos Lançados no Espaço Exterior, de 1968, pela Convenção sobre Responsabilidade por Dano Causado por Objectos Lançados no Espaço Exterior, de 1972, pela Convenção sobre Registro de Objectos Lançados no Espaço Exterior, de 1975, e pelo Acordo para Regular as Actividades dos Estados na Lua e outros Corpos Celestes, de 1979.

⁽¹⁷⁾ Entre outros, pela irrelevância, impossibilidade e problemas que a delimitação vertical superior traria veja-se Nguyen, in *Direito Internacional Público*, páginas 1271 e 1272 e pág. 1276, 2.º Edição, Gulbenkian, 2003.

⁽¹⁸⁾ Conceito a que abaixo se dedicará atenção.

ção de um ramo de direito mais vasto e englobante a designar de direito aeroespacial.

Não parece que tal entendimento proceda, em primeiro a evolução para o veículo híbrido, no mínimo, não respeita a um futuro próximo ⁽¹⁹⁾, por outro lado, a caracterização do regime de uso do espaço aéreo e do espaço exterior é claramente distinta, em particular quanto ao direito dos Estados e quanto ao regime de utilização.

Daí a evidente utilidade e necessidade de porfiar na delimitação convencional que sirva a finalidade de distinguir o âmbito geográfico de aplicação dos regimes jurídicos dos dois espaços, aéreo e exterior.

A este propósito releva considerar que a NASA entrega as asas de astronauta aos tripulantes que ultrapassem a altitude de 95 quilómetros, que as naves espaciais iniciam os procedimentos de entrada na atmosfera a cerca de 120 quilómetros e que a Fédération Aéronautique Internationale aceita que o limite entre espaço aéreo e espaço exterior é definido pela linha de kármán, situada aos 100 quilómetros, altitude até à qual pode operar um veículo que se sustente com base nas reacções do ar.

Estes factos justificam delimitar o espaço aéreo, no plano superior, pela linha kármán ⁽²⁰⁾. Sem prejuízo de outro poder vir a ser o consenso internacional para a delimitação legal do limite superior do espaço aéreo, no presente, estes são os critérios mais conformes com o direito e a técnica.

Donde, entende-se que o **espaço aéreo** corresponde à camada gasosa que envolve a terra até uma altitude de cem quilómetros, acima da qual se inicia o espaço exterior.

É a partir da assumpção deste primeiro conceito que se devem considerar e analisar as subdivisões do espaço aéreo, que, com base em

⁽¹⁹⁾ Os EUA assumiram, ainda antes do abandono, que o programa 'Space-shuttle' foi um fracasso, seja por não ter atingido os objectivos traçados, seja pelos problemas de segurança, seja pelos custos.

⁽²⁰⁾ A 'linha Kármán' recebeu o nome do físico Theodore von Kármán (Húngaro, 1881-1963) a quem se deve o cálculo da altitude a que a atmosfera da Terra adquire uma densidade tão baixa que qualquer veículo teria de viajar mais rápido que a velocidade orbital para conseguir obter sustentação aerodinâmica.

múltiplos critérios, uns eminentemente político-jurídicos, outros técnico-jurídicos, levam a que o Direito Aéreo estabeleça diferentes regimes legais, seja para efeitos da navegação aérea, seja, exemplarmente, para efeitos da operação comercial da aviação civil.

O ‘Espaço Aéreo Nacional’ e o ‘Espaço Aéreo Internacional’

A mais importante compartimentação do espaço aéreo está estribada num critério político-jurídico, o de estender a soberania do Estado à camada aérea sobrejacente ao seu território, da qual decorre a divisão entre espaço aéreo nacional e espaço aéreo internacional.

Esta classificação encontra a sua enunciação fundamental no artigo 1.º da Convenção de Chicago: «os Estados contratantes reconhecem que cada Estado tem soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo que cobre o seu território».

Cabe destacar que a Convenção refere ‘reconhecimento’, ou seja, o seu artigo 1.º não visa a criação de um direito mas, ao invés, é uma norma que declara reconhecer um direito preexistente. Consequentemente, o seu âmbito subjectivo de aplicação não se limita aos Estados contratantes estendendo-se a todos os Estados, pois o reconhecimento traz implícita a declaração de que os Estados contratantes exigem o respeito pela soberania sobre o seu espaço aéreo e que respeitam a de todos os demais.

O Espaço Aéreo Nacional

Na perspectiva bidimensional, o conceito de território engloba não só o território terrestre como também o território marítimo de cada Estado ⁽²¹⁾. Na perspectiva plena, acresce a terceira dimensão, o espaço aéreo.

Pelo que o espaço aéreo português corresponderá às camadas atmosféricas sobrejacentes ao seu território terrestre e marítimo seja na

⁽²¹⁾ Como disposto ao artigo 2.º da Convenção de Chicago e ao n.º 2 do artigo 2.º da Convenção de Montego Bay de 1982.

área continental seja nas áreas dos arquipélagos dos Açores e da Madeira.

A exemplo, para a área continental, o limite exterior inferior do espaço aéreo nacional português tem o traçado da fronteira terrestre com o vizinho Reino de Espanha a Este e Norte e a Sul e Oeste temos «o limite exterior do mar territorial [*que*] é a linha cujos pontos distam 12 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base» ⁽²²⁾.

O Direito Aéreo toma esta dimensão do território de cada Estado, o **espaço aéreo**, como correspondendo *verticalmente à camada aérea subjacente a linha que delimita a superfície do território terrestre e marítimo de um Estado até ao limite inferior do espaço exterior, sendo horizontalmente delimitada pelas linhas projectadas com origem no centro (ideal) do globo terrestre e tangentes às fronteiras do Estado.*

Apesar de no plano regional, especialmente em espaços de integração, como é o caso da União Europeia, se caminhar para a desconsideração da divisão política do espaço aéreo através da afirmação do mesmo como um Céu Único (ao caso, Europeu), no plano global (regionalismos incluídos), a soberania continua a ser o princípio fundamental dos diferentes regimes de Direito Aéreo para a aviação civil e navegação aérea.

O Espaço Aéreo Internacional

Como referido, o **espaço aéreo**, no seu todo, é composto pelo **espaço aéreo nacional** e pelo **espaço aéreo internacional**, sendo que todos os volumes gasosos envolventes do globo terrestre estão integrados num ou noutro dos termos desta classificação jurídica.

Esclarecido o que se deve entender por **espaço aéreo** e por **espaço aéreo nacional**, através duma delimitação negativa (residual ou exclu-

⁽²²⁾ Artigo 6.º da Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho, que determina a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional.

dente) temos como **espaço aéreo internacional** aquele volume aéreo que não tenha subjacente território nacional, terrestre ou marítimo, de um determinado Estado. Na formulação positiva temos que o espaço aéreo internacional é *integrado pela camada aérea sobrejacente aos territórios de soberania não determinada e ao mar alto, com os limites horizontais definidos pelas linhas projectadas com origem no centro do globo terrestre e tangentes aos limites externos da superfície daqueles.*

A prestação dos serviços de apoio à navegação aérea de aeronaves é necessária mesmo quando a deslocação se faça no espaço aéreo não submetido à soberania dos Estados. Esta afirmação assenta no carácter eminentemente internacional da aviação civil de transporte aéreo comercial, o que coloca com especial importância as questões de segurança operacional e eficiência da actividade da aviação civil quando opere no espaço aéreo internacional. A via para garantir a segurança operacional e a eficiência da exploração da actividade aérea civil no espaço aéreo assenta em dois objectivos, o primeiro visa harmonizar o regime jurídico e técnico para a aviação civil independentemente de operar em espaço aéreo nacional ou no espaço aéreo internacional, o segundo objectivo visa promover a prestação universal dos serviços de navegação aérea à aviação civil.

A realização destes desideratos passa por estatuir que «No alto mar as regras em vigor serão as que se estabeleçam de acordo com esta convenção» ⁽²³⁾ e por cometer, por acordo entre os Estados contratantes, a jurisdição técnico-jurídica sobre partes do espaço aéreo internacional a um determinado Estado. A jurisdição técnico-jurídica sobre uma porção de espaço aéreo internacional corresponde à obrigação assumida por um Estado de ai prestar determinados serviços de navegação aérea e outros complementares ⁽²⁴⁾ de acordo com o estabelecido na Convenção de Chicago.

⁽²³⁾ Trecho final do artigo 12.º da Convenção de Chicago.

⁽²⁴⁾ O Serviço de Busca e Salvamento, objecto de tratamento no Anexo 12 à Convenção de Chicago.

Complementarmente à prestação dos serviços de navegação aérea, importa garantir que a aviação civil, quando no espaço aéreo internacional, se regerá pelas normas internacionais harmonizadas, o que se alcança através da atribuição de nacionalidade às aeronaves. «As aeronaves têm a nacionalidade do Estado em que se encontrem matriculadas» ⁽²⁵⁾, sendo que «Uma aeronave não pode ser validamente matriculada em mais do que um Estado ...», e os Estados contratantes devem regulamentar a actividade da sua aviação em conformidade com a Convenção de Chicago e fiscalizar e sancionar incumprimentos onde quer que a sua aviação se encontre a voar, seja em espaço aéreo nacional próprio, nacional estrangeiro ou internacional, é o que decorre do disposto ao artigo 12.º

A jurisdição técnica aeronáutica do espaço aéreo internacional, cometida a alguns Estados contratantes pelos demais da sua região de navegação, procura garantir a aplicação uniforme das normas internacionais e das práticas recomendadas a todo o espaço aéreo.

A estrutura técnico-jurídica do espaço aéreo

Os poderes dos Estados contratantes, seja por via do reconhecimento dos seus direitos de soberania sobre o espaço aéreo nacional, seja por via dos acordos regionais de delegação da prestação dos serviços de navegação aérea em porções do espaço aéreo internacional, são o alicerce da dimensão técnico-jurídica da regulamentação da estrutura e da gestão do espaço aéreo para a aviação civil.

A estrutura do espaço aéreo ⁽²⁶⁾ serve a finalidade de caracterizar determinados 'volumes' em razão dos fins, serviços prestados e restrições de uso. Assim, a dimensão técnico-jurídica da estrutura do espaço aéreo

⁽²⁵⁾ Vejam-se os artigos 17.º e segs. da Convenção de Chicago.

⁽²⁶⁾ O estudo do espaço aéreo não se esgota na compreensão da sua estrutura e correlação com os serviços de navegação aérea pois, para além desta visão estática, há ainda que considerar a dinâmica do uso que se integra no capítulo relativo à regulamentação da 'gestão do espaço aéreo', matéria que escapa a este trabalho.

é constituída pelas normas que estabelecem o específico regime de utilização de um determinado volume aéreo.

Vejamos as mais relevantes destas classificações.

As Regiões de Informação de Voo (FIR)

Designa-se como **Região de Informação de Voo** ⁽²⁷⁾ o «espaço aéreo de dimensões definidas no interior do qual são prestados os serviços de Informação de Voo e de Alerta» ⁽²⁸⁾.

As Regiões de Informação de Voo têm os seus limites horizontais e verticais definidos e publicados. Quanto aos limites verticais, a Região de Informação de Voo tem os mesmos compreendidos entre o solo (e nível médio das águas) e, salvo específica indicação, o limite superior do espaço aéreo ⁽²⁹⁾.

Independentemente de todos os demais critérios, deve realçar-se que o princípio *rector* na divisão dos espaços de informação de voo é o da compartimentação ser tanto quanto praticável uniforme e as regiões deverem ser da maior dimensão possível para aumentar a segurança operacional da aviação.

Nas Regiões de Informação de Voo disponibilizam-se os serviços (informação de voo e alerta) que consubstanciam a prestação mínima dos serviços de tráfego aéreo, sendo que em partes destas regiões há a necessidade, a conveniência e a possibilidade de prestar outros serviços

⁽²⁷⁾ Definição n.º 23 do artigo 2.º do Regulamento-quadro do Céu Único Europeu, Regulamento (CE) N.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004 (alterado pelo Regulamento (CE) N.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009). Definição que replica a constante do Cap. 1 do Anexo 11 à Convenção de Chicago. Designada em inglês por 'Flight Information Region', tendo como acrónimo FIR.

⁽²⁸⁾ O serviço de informação de voo e o serviço de alerta são dois serviços de tráfego aéreo, os demais são o serviço de controlo de tráfego aéreo e o serviço consultivo de tráfego aéreo.

⁽²⁹⁾ Acima da Região de Informação de Voo pode ser constituída uma Região Superior de Informação, casos em que o limite inferior desta última corresponde ao limite superior da subjacente.

de tráfego aéreo que facultem o acréscimo da capacidade de movimentos de aeronaves e a continuação da actividade em condições mais exigentes, sem que a segurança operacional seja prejudicada.

Para alcançar tal desiderato, o espaço aéreo integrante das regiões de informação de voo pode incluir volumes de espaço aéreo controlado e de espaço aéreo consultivo.

O **Espaço Aéreo Controlado** é aquele onde se presta o serviço de controlo de tráfego aéreo. O âmbito dos serviços de controlo de tráfego aéreo prestados varia estando este tipo de espaço aéreo subdividido em classes designadas pelas letras A, B, C, D e E, ou seja, existem diversos espaços aéreos controlados que são designados por Classes ⁽³⁰⁾, em conformidade com o serviço prestado e os requisitos de utilização.

O **Espaço Aéreo com Serviço Consultivo** é aquele onde se presta o serviço consultivo de tráfego aéreo, que se deve qualificar como uma espécie especial de espaço aéreo não controlado. O serviço de controlo de tráfego aéreo não é prestado, logo não é um espaço aéreo controlado, por outro lado, para além do serviço de alerta é prestado o serviço consultivo que, de forma genérica, pode ser referido como um serviço qualificado de informação de voo. O serviço consultivo de tráfego aéreo é prestado em área de dimensões definidas, ou rota designada, sujeitas a prévia publicação.

Os blocos de espaço aéreo controlado

A Região de Informação de Voo (FIR) enquanto bloco de espaço aéreo de grande dimensão é depois compartimentado noutros blocos

⁽³⁰⁾ Classes de espaços aéreos, classificação atribuída a volumes aéreos dimensões definidas, designados alfabeticamente de 'A' a 'G', dentro dos quais se estabelece os serviços de tráfego aéreo prestados, os tipos de voos admitidos (IFR e VFR) e os requisitos de operação e de equipamento.

As classes de espaço aéreo não constituem novos blocos aéreos a que se atribuem novas designações e limites. As Classes de espaço aéreo vão qualificar os serviços prestados e os requisitos de voo exigidos para voar dentro dos blocos de espaço aéreo constituídos, designadamente, as Regiões de Informação de Voo, as Áreas de Controlo e as Zonas de Controlo.

menores criados para servir uma finalidade específica, como seja a de assistir as aeronaves em determinadas fases do seu voo (saída, aproximação e rota) ou de proteger o tráfego dos aeródromos. Especificamente são criados no interior de cada FIR volumes aéreos especialmente destinados à prestação dos serviços de controlo de área, controlo de aproximação e controlo de aeródromo e cada um destes tem regime distinto que se reflecte nos seus limites e nos serviços de tráfego aéreo disponibilizados aos utilizadores.

Estes blocos de espaço aéreo são a 'Área de Controlo' e a 'Zona de Controlo'.

Área de Controlo

A Área de Controlo (Control Area — CTA) é um espaço aéreo controlado de limites e dimensões definidas cujo limite vertical inferior se situa a uma altura acima do terreno e se estende verticalmente até uma altitude especificada a que corresponde o seu limite superior ⁽³¹⁾.

Dentro desta designação incluem-se para além do conceito genérico, designado de 'Área de Controlo', mais dois tipos de blocos de espaço aéreo, o 'Corredor Aéreo' e a 'Área Terminal de Controlo'. Esta distinção designativa vem justificada pela finalidade específica destas áreas de controlo.

A **Área de Controlo Terminal** (Terminal Area — TMA) é uma área de controlo estabelecida, geralmente na confluência de rotas dos serviços de tráfego aéreo (rotas ATS), nas imediações de um ou mais aeródromos principais. Uma TMA deve ter a dimensão adequada para conter o tráfego controlado em torno dos aeródromos de maior actividade ⁽³²⁾.

O **Corredor Aéreo** é uma área de controlo de dimensões definidas cujo eixo longitudinal corresponde a uma rota dos serviços de tráfego

⁽³¹⁾ Conforme definição do Cap. 1 do Anexo 11 à Convenção de Chicago: «Control Area. A controlled airspace extending upwards from a specified limit above the earth».

⁽³²⁾ Conforme a definição do Cap. 1 do Anexo 11 à Convenção de Chicago: «Terminal control area. A control area normally established at the confluence of ATS routes in the vicinity of one or more major aerodromes.»

aéreo (rota ATS), pela qual se canaliza uma corrente de tráfego aéreo a que se presta serviço de controlo de tráfego aéreo. Daí a sua designação e forma de 'corredor aéreo' ⁽³³⁾.

Zona de Controlo

Uma **Zona de Controlo** (Control Zone — CTR) é um espaço aéreo que se estende desde a superfície terrestre até um limite superior especificado. Os seus limites laterais incluem, pelo menos, as partes do espaço aéreo que não estão compreendidas dentro das áreas de controlo e que contêm as trajectórias dos voos por instrumentos (IFR) que chegam e descolam dos aeródromos que devam operar em condições meteorológicas por instrumentos (IMC).

Estabelecer uma Zona de Controlo sob uma 'Área de Controlo' permite que as aeronaves possam continuar a receber o serviço de controlo de tráfego aéreo e a voar uma aproximação ou saída por instrumentos em condições meteorológicas por instrumentos (IMC) no espaço compreendido entre o limite inferior de uma área de controlo (CTA ou TMA) ⁽³⁴⁾ e o aeródromo de destino ou partida. Razão pela qual é estabelecido outro espaço controlado distinto, a 'Zona de Controlo' (CTR), que complementa a dita protecção na proximidade do solo e que permite a aproximação controlada até ao aeródromo.

Em suma, uma zona de controlo estabelece-se sempre que num aeródromo se queiram permitir operações IFR e proteger as aeronaves que evoluem em IMC entre uma altura determinada e a pista.

Zona de Tráfego de Aeródromo

Apesar de não ser de qualificar como um bloco de espaço aéreo controlado, é oportuno dar nota da Zona de Tráfego de Aeródromo (ATZ)

⁽³³⁾ Conforme definido ao Cap. 1 do Anexo 11 à Convenção de Chicago: «*Airway*. A control area or portion thereof established in the form of a corridor».

⁽³⁴⁾ Qualquer 'Área de Controlo' (CTA, TMA) tem o seu limite inferior definido a determinada altura acima do solo ou da água, no mínimo a 700 pés.

que pode servir um aeródromo controlado ou não controlado. Define-se a ATZ como o espaço aéreo de dimensões definidas estabelecido ao redor de um aeródromo para a protecção do tráfego de aeródromo ⁽³⁵⁾, variando a sua dimensão em conformidade com os circuitos de tráfego que se visam proteger.

Assim, quando o tráfego de aeródromo o justifique e não tenha sido criada uma CTR pode ser criada uma Zona de Tráfego de Aeródromo (ATZ) visando que qualquer aeronave que opere na proximidade fique obrigada a observar o tráfego de aeródromo, a integrar-se no circuito de tráfego de aeródromo como as demais aeronaves que o utilizam ou, alternativamente, o evite, não o cruzando e, se o aeródromo for controlado, a só penetrar na ATZ de acordo com as instruções recebidas da respectiva torre de controlo de aeródromo.

Restrições ao uso do Espaço Aéreo

Quanto às restrições ao uso do espaço aéreo a análise jurídica da sua estrutura só ficaria completa com a consideração das restrições, temporárias e permanentes, o que incluiria o estudo do regime das áreas que impõem restrições permanentes para a aviação, as restrições ocasionais notificadas por mensagens aeronáuticas e a faculdade de encerrar total ou parcialmente ou de discriminar o acesso ao espaço aéreo nacional pela aviação civil estrangeira por via do mecanismo de suspensão da aplicação da Convenção de Chicago, nos termos do seu artigo 89.º

Como referido, as restrições ao uso do espaço aéreo podem ser permanentes ou temporárias, as primeiras levam a que se estabeleçam blocos de espaço aéreo, devidamente delimitados, as segundas levam a que sejam emitidas mensagens que indicam a restrição, a área afectada e o tempo da afectação, para, findo o tempo em que a situação ou actividade ocorre, aquele mesmo espaço fique sujeito ao uso sem as restrições temporárias publicitadas.

⁽³⁵⁾ Tráfego de aeródromo compreende todo o tráfego que tem lugar na área de manobra de um aeródromo e todas as aeronaves em circuito de tráfego de aeródromo, ou a entrar ou sair do mesmo.

As áreas que constituem restrições permanentes à utilização pela aviação geral são as áreas perigosas, restritas e proibidas, todas estas são volumes aéreos de dimensões definidas. A forma de levar estas áreas ao conhecimento de todos os utilizadores do espaço aéreo é a de difundir a sua existência na Publicação de Informação Aeronáutica Nacional, o AIP (Aeronautical Information Publication).

Vejamos:

- **Área Perigosa.** A criação de áreas perigosas resulta da constatação de que há a necessidade de realizar actividades que pela sua natureza fazem acrescer os riscos para a aviação. Quando as actividades perigosas têm uma regularidade significativa, a sua localização é constante e o risco decorrente requer que as aeronaves não participantes na actividade tenham dela conhecimento, estão reunidas as condições para a criação de uma Área Perigosa.

O estabelecer e activar uma área perigosa não consubstancia uma proibição do uso de determinado bloco de espaço aéreo, antes deve ser tido como um procedimento tendente a dar adequado aviso à navegação aérea do decorrer de um actividade que encerra um acréscimo de perigo para a aviação em geral. A constituição de áreas perigosas respeita a liberdade de sobrevoos do espaço aéreo internacional, nada obstando a que aí sejam implementadas.

- **Áreas Restritas.** Uma área restrita é um espaço aéreo de dimensões definidas sobre o território ou as águas territoriais de um Estado, dentro do qual está restringido o voo de aeronaves, de acordo com determinadas condições especificadas.

Estas áreas são estabelecidas quando a actividade nela realizada implique que penetrar nesse volume aéreo só será de permitir se reunidas determinadas condições estabelecidas. Ao invés do caso das áreas perigosas, as áreas restritas consubstanciam exclusão ao uso livre, pelo que só podem ser constituídas no espaço aéreo nacional de cada Estado. Há várias subespécies de áreas restritas que ora não cabe detalhar, uma restringindo

em razão de condições de operação, outras segregando em razão dos utilizadores.

- **Áreas Proibidas.** Uma área proibida (**P**) é um espaço aéreo de dimensões definidas sobre o território terrestre ou marítimo de um Estado no qual está proibido o voo de aeronaves. A constituição destas áreas impõe uma restrição absoluta, ou seja, a sua utilização está vedada a todas as aeronaves, razão pela qual estas áreas só podem ser constituídas no espaço aéreo nacional de um Estado.

A constituição de uma área proibida visa, por regra, proteger instalações essenciais para a segurança nacional, instalações públicas, complexos industriais críticos, postando-se a proibição de sobrevoo como uma medida de segurança operacional adequada.

A constituição das áreas proibidas e restritas é uma prerrogativa dos Estados contratantes nos termos e condições consagradas ao artigo 9.º da Convenção de Chicago, ou seja, a dimensão deve ser a necessária e o menos restrigente possível e não devem implicar uma discriminação de uso para a aviação civil comercial internacional regular em razão da nacionalidade.

O **espaço aéreo** é o meio onde evoluem as aeronaves, ao qual e no qual se aplica a maior parte do Direito Aéreo da Navegação Aérea, fundamentalmente representado pela Convenção de Chicago e pelos seus 18 Anexos, sem prejuízo de muito do demais direito desta área também aí encontrar o seu 'espaço' de aplicação, designadamente, o direito do transporte aéreo internacional e o direito penal aéreo.

V — Os Serviços de Navegação Aérea

Os **serviços de navegação aérea**, sem menção expressa no conceito proposto de **Direito da Navegação Aérea**, são seu elemento fundamental, seja numa perspectiva estática, organização dos serviços que prestam apoio à navegação aérea, seja na perspectiva dinâmica, correspondente à actividade desses mesmos serviços.

A estruturação do espaço aéreo, conforme decorre da exposição precedente, assenta no pressuposto de que a navegação aérea das aeronaves é apoiada por vários serviços no solo, visto que os sistemas embarcados em cada aeronave não se mostram suficientes para a gestão segura, ordenada e expedita do tráfego aéreo num espaço aéreo comum a diferentes utilizadores com equipamentos diferentes, voando segundo diferentes regras e integrados em sistemas nem sempre inter operáveis.

O conjunto de serviços cuja tarefa é a de assistir o **tráfego aéreo**, incluindo a descolagem e saída e a aproximação e aterragem de aeronaves, segura, ordenada e expedita, recebe a designação comum de **Serviços de Navegação Aérea**. A unidade do conjunto revela-se na complementaridade necessária da heterogeneidade dos serviços ⁽³⁶⁾ que o compõem.

Na Convenção de Chicago e no seu direito derivado não se encontra uma definição do que sejam os “Serviços de Navegação Aérea”, conquanto que no direito da União Europeia também não se encontre uma verdadeira definição, é apresentada como tal uma enumeração dos seus componentes. Os Serviços de Navegação Aérea são integrados pelo serviço de tráfego aéreo, o serviço de informação aeronáutica, os serviços de comunicações, navegação e vigilância e o serviço de meteorologia aeronáutica ⁽³⁷⁾. Esta enumeração está conforme à regulamentação aeronáutica internacional pois é a que fundamentalmente resulta da análise dos Anexos 11 e 15 à Convenção de Chicago e do Documento ICAO 4444.

Descrever as funções cometidas a cada um destes (sub)serviços serve para desvendar o papel de apoio dos serviços de navegação aérea às operações com aeronaves no ar e no solo e, desta forma, melhor se ilus-

⁽³⁶⁾ O termo ‘serviço’ é usado quer para designar um elemento da estrutura organizacional, quer para significar as tarefas.

⁽³⁷⁾ Conforme elencado ao n.º 4, artigo 2.º, do Regulamento-quadro do Céu Único Europeu.

tra e reforça a especificidade e unidade do Direito da Navegação Aérea dentro do Direito Aéreo.

O **Serviço de Informação Aeronáutica** é a estrutura organizacional estabelecida para, numa área de cobertura definida, realizar as tarefas atinentes ao fornecimento de informação e de dados aeronáuticos necessários à segurança operacional, regularidade e eficiência da navegação aérea ⁽³⁸⁾.

A tarefa deste serviço de apoio à navegação aérea é a de recolher, tratar e difundir a informação e os dados aeronáuticos necessários para a segura operação aérea de aeronaves. Para tanto, o **Serviço de Informação Aeronáutica** assume a missão de difundir tempestivamente, informação e dados actualizados através de mensagens aeronáuticas, circulares e publicações especificamente criadas para este fim pela ICAO ⁽³⁹⁾. Esta actividade é a primeira fase operacional da navegação aérea e um pilar nuclear da sua segurança operacional, pois a consulta e análise da informação aeronáutica é imprescindível para o planeamento dos voos pelas tripulações.

Ao **Serviço de Informação Meteorológica Aeronáutica** cabe a tarefa de fornecer ao Serviço de Tráfego Aéreo e à aviação previsões, observações e boletins meteorológicos e quaisquer outras informações ou dados meteorológicos fornecidos pelos Estados para uso aeronáutico ⁽⁴⁰⁾.

A Convenção de Chicago, ao artigo 28.º e à alínea g) do artigo 37.º, constituem os Estados contratantes na obrigação de estabelecer serviços meteorológicos para a aeronáutica e que estes sigam as normas internacionais (standards) e, no possível, as práticas recomendadas adoptadas

⁽³⁸⁾ Definição conforme à constante do Cap. 2 do Anexo 15 à Convenção de Chicago e à do Regulamento-quadro, ao artigo 2.º, Definições, n.º 3. Na definição do Regulamento a palavra 'segurança' é utilizada no sentido de 'segurança operacional', tal qual decorre do Anexo 15 que, na versão inglesa, usa a palavra safety.

⁽³⁹⁾ Os principais veículos de difusão da informação aeronáutica são as mensagens NOTAM, as Circulares de Informação Aeronáutica e a Publicação de Informação Aeronáutica (AIP).

⁽⁴⁰⁾ Vide o Regulamento-quadro, artigo 2.º, Definições, n.º 29.

pela ICAO. Normas internacionais e práticas recomendadas que se encontram vertidas ao Anexo 3 à Convenção de Chicago, titulado de ‘Serviço de Meteorologia para a Navegação Aérea Internacional’, o qual consagra que o objectivo do serviço é o de contribuir para a segurança operacional, regularidade e eficiência da navegação aérea internacional, através do fornecimento da informação meteorológica necessária à operação e assistência à aviação civil aos operadores aéreos, às tripulações de voo, aos órgãos do serviço de tráfego aéreo, aos órgãos do serviço de busca e salvamento, aos aeroportos, entre outros.

À semelhança dos demais serviços de navegação aérea, o serviço de meteorologia aeronáutica deve cobrir todo o espaço aéreo sob jurisdição técnica de cada Estado contratante, incluindo espaço aéreo nacional e internacional, o que, no caso português, corresponderá aos dois blocos aéreos designados de Região de Informação de Voo (FIR) de Lisboa e (FIR) de Santa Maria ⁽⁴¹⁾.

Serviços de Comunicações, Navegação e Vigilância (CNS)

Os Serviços de Comunicações, Navegação e Vigilância (CNS) podem ser considerados na sua especificidade parcelar, sendo que a sua designação comum e o seu enquadramento conjunto resulta, não da unidade de objecto mas, noutra plano, de, mais do que serviços, no sentido de estrutura organizativa de apoio à navegação aérea, se reportarem a funções a realizar por elementos organizativos integrantes doutros serviços de apoio à navegação aérea, como seja o serviço de controlo de tráfego aéreo, o serviço de informação de voo, o serviço de informação aeronáutica e, até mesmo fora do universo dos serviços de navegação aérea, o serviço de busca e salvamento ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ Bem assim, na perspectiva de apoio meteorológico à actividade de busca salvamento aéreo, o serviço deve cobrir as regiões de busca e salvamento que, no caso português, são coincidentes com as FIR de Lisboa e de Santa Maria.

⁽⁴²⁾ A regulamentação ICAO não oferece o conceito de serviços Comunicações, Navegação e Vigilância (Communication, Navigation and Surveillance — CNS), havendo que revelar a conjugação destes e o seu âmbito através da análise de diver-

O «**Serviço de Comunicações Aeronáuticas** integra os serviços aeronáuticos fixos e móveis e tem como tarefa estabelecer e garantir as condições de operação das comunicações solo/solo, ar/solo e ar/ar para efeitos de tráfego aéreo» ⁽⁴³⁾, o «**Serviço de Navegação** compreende as instalações e serviços que fornecem às aeronaves informações sobre o posicionamento e tempos» ⁽⁴⁴⁾ e o «**Serviço de Vigilância** compreende as instalações e serviços utilizados para determinar as posições relativas das aeronaves para permitir uma separação segura» ⁽⁴⁵⁾.

Os serviços destes três vectores da navegação aérea são em alguns particulares de uso comum, complementar, não justificando a autonomização, antes sugerindo, as vantagens da organização comum sinérgica, eficiente e económica e postam-se, basicamente, como elementos de apoio aos serviços de tráfego aéreo e de informação aeronáutica.

A expressão '**Serviço de tráfego aéreo** designa genericamente o conjunto dos serviços de informação de voo, de alerta, consultivo de

os conceitos e das disposições relativas às comunicações aeronáuticas, à navegação aérea e à função de posicionamento relativo das aeronaves, sendo nos Anexos 10 (Telecomunicações Aeronáuticas), 11 (Serviços de Tráfego Aéreo), 15 (Serviços de Informação Aeronáutica) e nos documentos ICAO complementares a estes, que se pode encontrar a sua regulamentação internacional nuclear, sem prejuízo de noutros Anexos também se encontrarem disposições directamente relacionadas com os serviços CNS, ao que se pode acrescer a cada vez maior intervenção da legislação da União Europeia.

⁽⁴³⁾ Vide Regulamento-quadro, artigo 2.º, Definições, ao n.º 16.

⁽⁴⁴⁾ Conforme definição n.º 30 do artigo 2.º do Regulamento-quadro.

⁽⁴⁵⁾ Transcreve-se a definição n.º 38 do artigo 2.º do Regulamento-quadro. Na definição do Cap. 2 do Anexo 15 à Convenção de Chicago encontramos o 'Serviço de Vigilância do serviço de tráfego aéreo', com o seguinte enunciado: termo usado para indicar o serviço prestado directamente por meios do sistema de vigilância do serviço de tráfego aéreo. Esta definição vem logo seguida de outra que explicita que o 'sistema de vigilância do serviço de tráfego aéreo' é o termo genérico com significados diversos, ADS-B, PSR, SSR ou qualquer outro sistema comparável em terra que permita a identificação de aeronaves.

tráfego aéreo e de controlo de tráfego aéreo, cuja tarefa é a de gerir os fluxos de tráfego aéreo, de forma ordenada, expedita e segura ⁽⁴⁶⁾.

A ICAO adoptou um conjunto de normas internacionais e de práticas recomendadas que regulam o tráfego aéreo civil e que estão compiladas no Anexo 11 à Convenção de Chicago, titulado de ‘Serviços de Tráfego Aéreo’. É neste Anexo, complementado pelo Documento ICAO 4444, que vamos encontrar a regulamentação fulcral para compreender a finalidade, órgãos e serviços, competências e missões, do ‘Serviço de Tráfego Aéreo’.

A gestão de fluxo, expedita e ordenada, visa a eficiência do apoio à navegação aérea por forma a permitir que o trânsito da aeronave se realize com o mínimo de constrangimentos, pela rota e nível de cruzeiro mais adequado, economizando na distância, tempo, combustível e reduzindo o impacto ambiental da operação aérea. Este desiderato tem sempre pressuposto que a gestão do tráfego aéreo se fará garantindo a segurança operacional da aviação, funcionando esta segurança como parâmetro pressuposto dos demais, ou seja, a ordem e a fluidez do tráfego tem de respeitar o nível adequado de segurança operacional estabelecido pela autoridade nacional competente.

Os serviços de apoio à navegação aérea designados de serviços de tráfego aéreo podem prestar a informação disponível e pertinente, dar os avisos necessários de acordo com a informação conhecida, ou num nível acima, sem prejuízo da possibilidade de existirem patamares intermédios, dar autorizações de voo e efectuar a separação entre aeronaves, sempre cumulando estas funções com a verificação da normalidade da operação ou da possibilidade ou efectiva verificação da ocorrência de um perigo, alertando, segundo procedimento estabelecido, aqueles que devem conhecer o perigo em curso e assistir à aeronave em situação.

⁽⁴⁶⁾ Como definido no Cap. 1 do Anexo 11 à Convenção de Chicago. O Regulamento-quadro, artigo 2.º, definição n.º 11, tem o mesmo conteúdo mas altera a designação de singular, para plural, “serviços de tráfego aéreo”. A diferença é de enfoque, a designação plural dá relevância às subestruturas que o integram, enquanto que a designação singular se centra na missão comum e exclusiva do ‘serviço de tráfego aéreo’, gerir os fluxos de tráfego aéreo, de forma ordenada, expedita e segura. Usando a ICAO uma e outra fórmula designativa conforme a perspectiva.

Vejamos cada um dos serviços de tráfego aéreo caracterizando-os pela missão que lhes está cometida.

Ao **Serviço de Informação de Voo** cabe a tarefa de prestar informações e avisos úteis para a condução segura e eficiente dos voos ⁽⁴⁷⁾.

O Serviço de Informação de Voo presta informação, designadamente, da meteorológica para a rota, saída, destino e alternantes dos voos, das alterações das condições de serviço das ajudas à navegação, das comunicações, dos aeródromos, sobre o tráfego conhecido e do perigo de colisão entre aeronaves, consoante as classes de espaço aéreo e as regras de voo das aeronaves.

Sempre que seja prestado o serviço de tráfego aéreo a uma aeronave, as tarefas base do serviço de informação de voo devem ser garantidas, postando-se, por isso, a informação de voo como a prestação mínima, independentemente da variação do conteúdo da mesma. A prestação deste serviço não pressupõe a separação entre aeronaves, nem a necessidade de todas as aeronaves que evoluem em determinado espaço terem comunicações rádio bilaterais ou terem submetido plano de voo ou obtido uma autorização para o seu voo ou parte dele.

O serviço de informação de voo, enquanto tal, é prestado em espaços aéreos não controlados, das classes 'F' e 'G', ou seja, na parte do volume aéreo da Região de Informação de Voo (FIR) não qualificado como espaço aéreo controlado, nem como espaço aéreo consultivo.

O **Serviço Consultivo de Tráfego Aéreo** tem por tarefa informar e avisar o tráfego aéreo visando a condução segura e eficiente dos voos e o que primordialmente o distingue do serviço de informação de voo é ser um «*serviço prestado dentro de um espaço aéreo consultivo para assegurar separação, no praticável, entre aeronaves que operam com planos de voo IFR*» ⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁷⁾ Conforme à definição constante do Cap. 1 do Anexo 11 à Convenção de Chicago e à interpretação que se faz da definição n.º 23-A do artigo 2.º do Regulamento-quadro, cuja letra não se acompanha na parte em que substitui 'aviso' por 'aconselhamento'.

⁽⁴⁸⁾ Como definido ao Cap. 1 do Anexo 11 à Convenção de Chicago.

Este serviço não tem uma estrutura própria, sendo os órgãos do serviço de informação de voo que assumem a prestação, em determinado tempo e espaço, do serviço consultivo de tráfego aéreo, pelo que a palavra 'serviço' é tomada com o sentido de função.

O Serviço Consultivo de Tráfego Aéreo tem carácter transitório tendente à implementação do serviço de controlo de tráfego aéreo e pode ser considerado como um "serviço de informação de voo qualificado", prestado em espaços aéreos ou rotas delimitadas e publicadas em AIP, visando melhorar a assistência anti-colisão do serviço de informação de voo mas, tal qual aquele, também não fornece autorizações, antes avisa e sugere acções, sendo que o seu cabal funcionamento depende das aeronaves manterem a comunicação bilateral com o órgão do serviço de tráfego aéreo e de comunicarem o seu plano de voo e as alterações pretendidas.

A tarefa do **Serviço de Alerta** é a de notificar os organismos competentes sempre que uma aeronave tenha ou possa vir a ter necessidade da intervenção do serviço de busca e salvamento e a de prestar assistência a esses organismos sempre que solicitado ⁽⁴⁹⁾.

Em termos genéricos a assistência prestada pelo *Serviço de Alerta* considera a situação potencial ou efectiva de perigo em que as aeronaves incorrem e têm três níveis, designados de 'fases de emergência', (i) a 'fase da incerteza', (ii) a 'fase de alerta' e a (iii) 'fase de perigo'. É ao Serviço de Alerta que cabe declarar cada uma destas fases, sendo que as mesmas representam uma progressão da necessidade de assistência do menos para o mais, podendo ser declarada qualquer fase independentemente da verificação e declaração da fase prévia. A cada fase corresponde um procedimento técnico de assistência à aeronave que, no extremo, poderá implicar a necessidade de uma missão de busca e salvamento.

O serviço de alerta é prestado em todo o espaço aéreo em que sejam prestados serviços de tráfego aéreo pelos seus órgãos, sendo coordenado

⁽⁴⁹⁾ O conceito enunciado corresponde ao do Cap. 1 do Anexo 11 à Convenção de Chicago e à definição n.º 23-B do artigo 2.º do Regulamento-quadro.

ao nível dos Centros de Informação de Voo ou dos Centros de Controlo de Área.

O **Serviço de controlo de tráfego aéreo (CTA)**, é um serviço prestado para efeitos de prevenir colisões, entre aeronaves e entre as aeronaves e os obstáculos na área de manobra, procurando manter um fluxo ordenado e expedito do tráfego aéreo ⁽⁵⁰⁾.

O Serviço de controlo de tráfego aéreo é prestado nos espaços aéreos controlados a todos ou a alguns dos voos, por referência a sua condução segundo as regras de voo por instrumentos (IFR) ou segundo as regras de voo visual (VFR), de acordo com a correspondente classe de espaço aéreo controlado.

Em síntese, cabe ao serviço de controlo de tráfego aéreo informar, avisar, autorizar e separar aeronaves.

As autorizações do controlo de tráfego aéreo são permissões concedidas a aeronaves para prosseguirem a sua operação nas condições especificadas por um órgão de controlo de tráfego aéreo. Através das autorizações o serviço de controlo de tráfego aéreo visa fornecer separação entre todos os voos que operem nos espaços aéreos da classe A e B, aos voos IFR (não separa VFR de VFR) que operem no espaço aéreo da classe C, aos voos IFR (IFR de IFR) que operem em espaço aéreos das classes D e E.

A separação entre aeronaves pode ser garantida através de uma das suas modalidades, a separação vertical, convencional ou reduzida, a separação horizontal, longitudinal ou lateral, e a separação composta (conjugação da vertical com horizontal).

Além da classificação (geral) do espaço aéreo em controlado e não controlado, foi sentida a necessidade de criar blocos de espaço aéreo controlado especificamente destinados a assistir uma fase de voo (*v. g.*, a rota, a aproximação, a partida, a aterragem, a descolagem), daí resul-

⁽⁵⁰⁾ Conforme definição do Cap. 1 do Anexo 11 e da 1.^a definição do artigo 2.^o do Regulamento-quadro.

tando a especialização do serviço de controlo de tráfego aéreo e a sub-classificação em serviços de 'controlo de área', de 'controlo de aproximação' e de 'controlo de aeródromo' ⁽⁵¹⁾.

O mesmo será dizer que cabe aos órgãos responsáveis por determinado bloco de espaço aéreo prestar os correspondentes serviços de tráfego aéreo que, em razão, da fase de voo ou procedimento das aeronaves, são classificados em:

Serviço de Controlo de Área, serviço de controlo de tráfego aéreo para os voos controlados nas áreas de controlo ⁽⁵²⁾.

Serviço de Controlo de Aproximação, serviço de controlo de tráfego aéreo para os voos controlados a chegar (voos que se encontram na fase de aproximação até à vizinhança do aeródromo) e a partir (voos após a descolagem ou antes de abandonar a vizinhança do aeródromo até um ponto determinado) ⁽⁵³⁾.

⁽⁵¹⁾ Como se viu na estrutura do espaço aéreo a esta especialização dos serviços corresponde a criação de específicos blocos de espaço aéreo CTA, AWY, TMA, CTR.

⁽⁵²⁾ Conforme à definição do Cap. 1 do Anexo 11 à Convenção de Chicago. O Regulamento-quadro, artigo 2.º, na sua definição n.º 12, apresenta duas divergências literais; em primeiro designa o serviço de controlo regional ao invés de o designar por controlo de área; em segundo, substitui a expressão 'nas áreas de controlo' por 'num bloco de espaço aéreo'. Note-se que na versão inglesa do Regulamento se mantém a palavra 'área' ("*area control service*" means an ATC service for controlled flights in a block of airspace), bem como na versão espanhola ("*servicio de control de área*") e na italiana ("*servizio di controllo di area*"), pelo que parece que o texto em português do Regulamento-quadro segue a designação francesa, ("*contrôle régional*"). Esta postura vem contra a tradição aeronáutica portuguesa de seguir a língua de referência na aeronáutica civil internacional, o inglês, contexto em que a designação desde sempre aceite e assumida em Portugal é a de controlo de área, veja-se, exemplarmente, a designação do 'Centro de Controlo de Área' de Lisboa e de Santa Maria. Feito o reparo, seguimos a designação de 'controlo de área', conforme ao direito português e à designação internacional mais comum, no mais, não existe diferença de substância.

⁽⁵³⁾ Vide definição ao Cap. 1 do Anexo 11 à Convenção de Chicago e ao n.º 13 do artigo 2.º do Regulamento-quadro.

Serviço de Controlo de Aeródromo, serviço de controlo de tráfego aéreo para o tráfego na área de manobra e para as aeronaves entrando e saindo do circuito de tráfego de aeródromo ⁽⁵⁴⁾.

Enunciados os serviços de navegação aérea e subclassificações, haveria que empreender na análise da sua regulamentação, em que pontuam a sua organização, as obrigações, regime e procedimentos de prestação e a responsabilidade pela não disponibilização dos serviços ou pela prestação deficiente. Tal tarefa não cabe neste espaço, nem âmbito, pelo que fica pendente de nova incursão mais extensa e aprofundada.

VI — Infra-estrutura Aeronáutica

Entende-se por “infra-estrutura aeronáutica” o conjunto das instalações, edificações, equipamentos na superfície, terrestre ou marítima, estabelecidos para a operação ou para o apoio à operação das aeronaves.

Fazem parte do universo que se designa de infra-estrutura aeronáutica, os aeródromos, as rádio-ajudas, as estações aeronáuticas de radar, as antenas, os sistemas de luzes aeronáuticas, de entre muitos outros. A enumeração exaustiva pecaria sempre por omissão, pelo que o conceito de infra-estrutura aeronáutica, tem um alcance e função limitados. Limitações que resultam da heterogeneidade dos elementos que compõem a infra-estrutura aeronáutica e das distintas regulamentações técnicas e legais a que estão subordinados. A utilidade do conceito decorre da avocação de um conjunto diverso e diferente de instalações, edificações e equipamentos terrestres e marítimos para o seio compreensivo do Direito Aéreo, o que traz consigo a aplicação de regras próprias, estabelece uma correlação entre regimes geral e especiais e considerará na interpretação das normas, sejam elas internacionais, regionais ou nacionais, as características da aviação civil e os princípios deste particular ramo de direito.

⁽⁵⁴⁾ Vide definição ao Cap. 1 do Anexo 11 à Convenção de Chicago e ao n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento-quadro.

O estudo da infra-estrutura aeronáutica desenvolve-se no estudo particularizado de cada um dos seus elementos, o que, manifestamente escapa ao âmbito do presente escorço. Condição em que se prossegue com notas de alguns aspectos sobre o elemento de maior relevância da infra-estrutura aeronáutica, o **aeródromo**, cuja finalidade é a de descolar, aterrar e facultar a circulação terrestre (rolagem) de aeronaves.

Entende-se por **aeródromo** «a área definida em terra ou na água, incluindo edifícios, instalações e equipamentos, destinada a ser usada no todo ou em parte para a chegada, partida e movimento de aeronaves» ⁽⁵⁵⁾.

Importa salientar que o conceito e o emprego de ‘**aeródromo**’ e de ‘**aeroporto**’, seja na legislação, seja no âmbito regulamentar técnico, é ambígua e flutua entre a identidade e as distinções, assentes nos mais variados critérios. A imprecisão terminológica cresce com a adjectivação do segundo termo. Pelo que, mais do que encontrar uma distinção clarificadora, realça-se que não será pelo mero enunciado legal, mas pelo desvendar da finalidade e interpretação de cada norma que se terá de operar a distinção e identificação da espécie de infra-estrutura aeronáutica regulada.

O direito derivado da Convenção de Chicago oferece definição de aeródromo, mas nem este nem a própria Convenção enunciam o conceito de aeroporto. Sem prejuízo, o uso da palavra aeroporto é uma constante no Direito Aéreo.

A Convenção de Chicago, ao artigo 37.º, alínea *b*), dispõe que a ICAO adoptará normas internacionais e práticas recomendadas sobre as «características dos **aeroportos** e zonas de aterragem». Depois a Convenção dedica o seu Capítulo XV, artigos 67.º a 76.º, aos “**Aeroportos** e outras facilidades de navegação aérea”.

O Anexo 14 define **aeródromo** e não define **aeroporto**, sem prejuízo, usa, em muitos casos indistintamente, uma e outra palavra ao

⁽⁵⁵⁾ Conforme a alínea *a*) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio (condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais e requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infra-estruturas). A definição constante do diploma português segue a constante ao Capítulo 1 do Anexo 14.

longo de todo o seu texto. Os Documentos ICAO relacionados com o Anexo 14 também não definem **aeroporto** mas, indistintamente, usam e são titulados ora com uma palavra ora com outra ⁽⁵⁶⁾.

Mais, a Convenção de Chicago suscita a questão da distinção entre espécies de aeroportos, pois se no artigo 37.º e no capítulo XV das normas consta ‘**aeroporto**’, diferentemente, no artigo 10.º é utilizada a expressão ‘**aeroporto aduaneiro**’. Esta sugere uma distinção entre aeroportos com e sem serviços aduaneiros, aptos a receber e fazer sair, de um determinado Estado, pessoas e carga. Atente-se que o aeroporto aduaneiro é um «aeroporto designado por esse Estado, para fins de inspecção, quer aduaneira, quer de outra natureza», o que significa que além da actividade aduaneira, estes aeroportos devem ter capacidade para prestar os serviços necessários à entrada e saída, sejam eles fitossanitários, de segurança, aduaneiros ou quaisquer outros que os regulamentos de cada Estado determinem.

Numa expressão mais abrangente e reflectindo, em particular, o disposto aos artigos 10.º, 13.º e 14.º da Convenção de Chicago, haverá que considerar e distinguir entre **aerportos nacionais** e **aerportos internacionais**, sendo que estes últimos devem constar de lista publicada e comunicada à ICAO, para que se possa conhecer quais são os aeroportos por onde se podem efectuar as entradas e saídas de pessoas e carga no território de um determinado Estado.

No plano legislativo português encontramos a palavra **aeroporto** para designar «o aeródromo que dispõe de forma permanente de instalações, equipamentos e serviços adequados ao tráfego aéreo internacional, de acordo com as condições estabelecidas no presente decreto-lei» n.º 186/2007, de 10 de Maio ⁽⁵⁷⁾.

⁽⁵⁶⁾ Vejam-se os ‘Aerodrome Design Manual’ (Doc 9157), o ‘Airport Planning Manual’ (Doc 9184), ‘Airport Services Manual’ (Doc 9137) e o ‘Manual on Certification of Aerodromes’ (Doc 9774).

⁽⁵⁷⁾ Vide definição à alínea *f*) do artigo 2.º Atente-se ainda no Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, cuja titulação diz que “*regula as actividades de assistência*”

Nos termos e para os efeitos do diploma referido não fica qualquer dúvida que o **aeroporto** é um género da espécie **aeródromo**, ou seja, é um aeródromo em que se encontram disponíveis os equipamentos e serviços necessários para prestar a assistência ao tráfego internacional de aeronaves, passageiros e carga. Ou seja, para efeitos do referido diploma, **aeroporto** é o que a Convenção de Chicago designa de **aeroporto aduaneiro** e que também se pode designar de **aeroporto internacional**.

Admitindo esta distinção entre **aeroporto internacional** ⁽⁵⁸⁾ e **aeroporto (nacional)** ⁽⁵⁹⁾, importa indagar se este último é sinónimo de **aeródromo**.

Está reservada pelo menos uma utilização exclusiva para a palavra **aeródromo**, todas as infra-estruturas militares destinadas à descolagem e aterragem de aeronaves são designadas de **aeródromos (militares)**.

em escala ao transporte aéreo nos aeroportos ou aeródromos nacionais”, sendo que no seu texto, define aeródromo como «um conjunto de infra-estruturas preparadas para a aterragem, a descolagem e as manobras de aeronaves em que seja legalmente permitida uma actividade comercial de transporte aéreo» (alínea *a*) do artigo 2.º), sem que defina aeroporto e utilizando ao longo do diploma uma e outra designação indistintamente. Referenciando ainda uma outra divergência, veja-se que a Directiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março de 2009, relativa às taxas aeroportuárias, ao artigo 2.º, n.º 1 define "Aeroporto" como «um terreno especialmente preparado para a aterragem, descolagem e manobras de aeronaves, incluindo as instalações anexas que possam existir para as necessidades do tráfego e para o serviço das aeronaves, nomeadamente as instalações necessárias para as operações comerciais de transporte aéreo», ou seja, no plano da definição, não reconduz o conceito de aeroporto ao tráfego aéreo internacional.

⁽⁵⁸⁾ O Anexo 9 à Convenção de Chicago, ao Capítulo 1, define aeroporto internacional nos seguintes termos: «International airport. Any airport designated by the Contracting State in whose territory it is situated as an airport of entry and departure for international air traffic, where the formalities incident to customs, immigration, public health, animal and plant quarantine and similar procedures are carried out».

⁽⁵⁹⁾ Não relevam para a exposição outras espécies legais de aeroporto, como seja o aeroporto comunitário e o aeroporto comunitário de carácter internacional (art. 2.º, Regulamento (CEE) n.º 3925/91, do conselho, de 19 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003, do Parlamento e do conselho, de 29 de Setembro), que no plano da União Europeia, *mutatis mutandis*, correspondem ao aeroporto nacional e aeroporto internacional.

Um elemento histórico coadjuvante da classificação dos aeroportos como espécies do género aeródromo civil emerge da Convenção de Paris de 1919 que, ao seu Anexo H, artigo 3.º, define **aeródromo aduaneiro** como «um aeródromo aberto ao serviço público onde funciona de uma maneira regular um serviço de alfândega». Nesta Convenção só é utilizada a palavra aeródromo para significar todos os espaços preparados para receber a aterragem e a descolagem de aeronaves. Parece dar-se uma evolução designativa distintiva quando se passa do **aeródromo aduaneiro** da Convenção de Paris para o **aeroporto aduaneiro** da Convenção de Chicago, sendo que em ambas se regula a utilização da mesma realidade, ou seja, a utilização de terreno especialmente preparado para a aterragem, descolagem e manobras de aeronaves, incluindo as instalações anexas que possam existir para as necessidades do tráfego e para o serviço das aeronaves, nomeadamente as instalações necessárias para as operações comerciais de transporte aéreo e para os controlos de entrada e saída, documental, de segurança, aduaneiro e outros.

No mesmo sentido Luis Tapia Salinas considera que o «... aeródromo refere-se sempre à navegação aérea, e o aeroporto há-de entender-se vinculado ao transporte aéreo ainda que um e outro podem servir acidentalmente para os fins complementares referidos» ⁽⁶⁰⁾.

O traço distintivo entre aeródromo e aeroporto pode revelar-se pela distinção entre o que se designa de ‘lado ar’ e ‘lado terra’ nos aeroportos. O ‘lado ar’ correspondente à parte usada para aterragem, descolagem, circulação terrestre de aeronaves, placas e terrenos e edifícios adjacentes ou partes dos mesmos, cujo acesso é controlado ⁽⁶¹⁾, integra o conceito de aeródromo. O conjunto do ‘lado ar’ com o ‘lado terra’, que integra as restantes partes da infra-estrutura aeronáutica incluindo as áreas públicas, designa-se de **aeroporto**.

Esta infra-estrutura aeronáutica complexa que se designa de **aeroporto** ⁽⁶²⁾, composta por uma parte operacional destinada à aterragem,

⁽⁶⁰⁾ Nossa tradução, *in Derecho Aeronáutico*, pág. 235, 2.ª Edição Actualizada e ampliada, Bosch, 1993.

⁽⁶¹⁾ Conforme definido no capítulo 1 do Anexo 17 à convenção de Chicago.

⁽⁶²⁾ A expressão ‘cidade aeroportuária’ é clarificadora da dimensão e complexidade que a infra-estrutura aeroportuária pode alcançar e da diversidade de actividades

descolagem, circulação, estacionamento e demais movimentos e assistência a aeronaves e por uma outra parte, pública, serviços e comércio, que serve fundamentalmente o transporte aéreo e as actividades com ele relacionadas, faz com que a gestão, técnica, de segurança e económica, desta estrutura reclame regulamentação específica, cujo conjunto, para revelar esta simbiose e interdependência, fundamentalmente económica, entre a actividade operacional do tráfego aéreo e das actividades conexas e afins, vem sendo designada de Direito Aeroportuário que entendemos como um outro capítulo do Direito Aéreo.

Para o Direito da Navegação Aérea a parte da infra-estrutura aeronáutica que interessa é aquela acima caracterizada como **aeródromo** (em sentido estrito), a parte destinada aos movimentos e operações de aeronaves ou para assistência a estas.

Muitas outras infra-estruturas aeronáuticas existem, umas instaladas no próprio aeródromo, outras, em grande número e diversidade, situam-se ao longo das rotas dos serviços de tráfego aéreo, em locais privilegiados para a propagação dos sinais rádio ou adequados à melhor vigilância das aeronaves a receber os serviços de tráfego aéreo e podem consistir em elementos muito variados, desde um edifício, por exemplo, uma estação radar ou rádio, um equipamento, uma antena, uma luz de sinalização, um veículo (posto móvel de comunicações), cujas especificações são uniformizadas através dos Anexos Técnicos à Convenção de Chicago, designadamente dos Anexos 14 (Aeródromos) e 10 (Telecomunicações Aeronáuticas) e dos procedimentos e manuais ICAO que os complementam.

O que fica por enunciar é de tal dimensão que o exposto não passa de uma mera apresentação para as finalidades de facultar a compreensão

e serviços integrados no lado terra, como sejam os interfaces com outros transportes, a zona comercial, a instalação de empresas e serviços com interesse, directo e indirecto, na actividade ou operação aérea, que servem milhões de passageiros ano, recebem milhões de visitantes (não passageiros), têm milhares de funcionários e milhões de movimentos no tráfego terrestre e de toneladas de carga em trânsito e em depósito para trânsito.

básica e de evidenciar o carácter nuclear da ‘infra-estrutura aeronáutica’ para o direito da navegação aérea.

VII — Conclusão

Ao longo deste texto procurou-se evidenciar que o **Direito da Navegação Aérea** é parte fundamental, nuclear, eminentemente internacional e pública, do Direito Aéreo.

Muitos dos princípios, regras e conceitos do Direito Aéreo resultaram da elaboração técnica e jurídica dedicada à regulamentação da navegação aérea internacional da aviação civil, constituindo-se o Direito da Navegação Aérea, tal qual é concebido neste texto, como o repositório do regime geral deste ramo de direito. Daí o interesse na sua distinção e caracterização, o que, por um lado, confere unidade ao Direito Aéreo e, por outro, justifica e integra, as outras áreas deste ramo de direito onde se consagram conceitos e regimes diferentes para regular a aviação civil.

Finalmente, se este texto sobre o Direito da Navegação Aérea servir para revelar o fundamental do regime jurídico internacional que regula o tráfego aéreo de aeronaves e para caracterizar os seus quatro principais elementos, a aeronave, o espaço aéreo, os serviços de navegação aérea e a infra-estrutura aeronáutica, foi alcançado o objectivo proposto.

18 de Janeiro de 2012.

Bibliografia escolhida

AUTORES VÁRIOS, *Estudos de Direito aéreo*, Almedina, Coimbra, 2007.

—, *Textos de Direito Aéreo*, Dislivro, Lisboa, 2003.

DIEDERIKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., *An Introduction to Air Law*, 7.ª Ed. Revista, Haia, 2001.

DINH, Nguyen Quoc e Outros, *Direito Internacional Público*, Tradução de Vítor Marques Coelho, 2.ª Ed., Gulbenkian, Lisboa, 2003.

ESCALADA, Federico N. Videla, *Manual de Derecho Aeronáutico*, 3.ª Ed., Zavalía, Buenos Aires, 1978.

- GOUVEIA, Jorge Bacelar, *Manual de Direito Internacional Público*, 3.^a Ed., Actualizada e Ampliada, Almedina, Coimbra, 2008.
- MARTÍNEZ, Ignacio Arroyo, *Curso de Derecho Aéreo*, Thomson Civitas, 2006.
- MATTE, Nicolas Mateesco, *Traité de Droit Aérien-Aéronautique*, McGill University, 3.^a Ed., Montreal, 1980.
- SALINAS, Luis Tapia, *Derecho Aeronáutico*, Bosch, 2.^a Ed., Actualizada e ampliada, Barcelona, 1993.
- SANTOS, Jerónimo Coelho dos, *Direito Aéreo e Aeronáutica Militar*, in Boletim do Instituto dos Altos Estudos da Força Aérea, n.º 9, 1996.
- VIEGAS, Maria José, *Direito dos Aeroportos, Regime Jurídico da Assistência em Escala, Anotado e Comentado*, Dislivro, Lisboa, 2002.