

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855
Website: www.africa-union.org

**SEGUNDA SESSÃO DA CONFERÊNCIA DOS
MINISTROS DA UNIÃO AFRICANA
RESPONSÁVEIS PELOS TRANSPORTES
21 – 25 DE NOVEMBRO DE 2011
LUANDA, ANGOLA**

AU/TPT/EXP/2A7 (II)

**RATIFICAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DO DIREITO AÉREO
INTERNACIONAL INCLUINDO A CONSTITUIÇÃO
DA CAFAC**

Ratificação dos Instrumentos Internacionais do Direito Aéreo incluindo a Constituição da Comissão Africana da Aviação Civil (CAFAC)

RESUMO

O presente documento aborda a necessidade de se acelerar a ratificação de alguns instrumentos internacionais do direito aéreo pelos estados africanos e fornece igualmente informação sobre a entrada em vigor da nova Constituição da CAFAC.

REFERÊNCIAS

- Constituição da CAFAC de 2009
- Convenção e Protocolo de Pequim de 2010 sobre Segurança da Aviação (AVSEC)
- Convenções de Montreal de 2009 sobre Indemnização a Terceiros
- Instrumentos da Cidade do Cabo de 2001
- Convenção de Chicago
- Convenção de Montreal de 1999

1. Introdução

A ratificação dos instrumentos do direito aéreo internacional e a respectiva aplicação contribuem significativamente para o desenvolvimento da aviação civil nacional, africana e também internacional. A Constituição da CAFAC constitui um pilar para o reforço e aplicabilidade das políticas e regulamentos da aviação, para além do desenvolvimento de um quadro apropriado que contribuiria para um melhor posicionamento do continente na indústria da aviação mundial sob a liderança da União Africana.

2. Alguns Instrumentos do Direito Aéreo Internacional

A Convenção de Pequim de 2010 sobre a Segurança da Aviação e a Convenção de Haia alterada pelo Protocolo de Pequim de 2010.

Na Conferência de Pequim no ano passado, os Plenipotenciários adoptaram alterações à:

- i. Convenção para a Repressão dos Actos Ilegais contra a Segurança da Aviação Civil (A Convenção de Montreal de 1971) alterada pelo Protocolo de 1988; e

- ii. Convenção sobre Apreensão Ilícita de Aeronaves (A Convenção de Haia de 1970);

As alterações compreendem ameaças novas e emergentes contra a Aviação Civil. Desde os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001, tornou-se uma realidade evidente que os terroristas fariam tudo para causar o caos e a destruição à humanidade utilizando a aviação civil como arma. Os instrumentos jurídicos existentes eram inadequados para fazer face a novas ameaças. Daí, a necessidade de aprimorar-se e actualizar o regime jurídico, já que havia lacunas no anterior.

Ademais, com a disponibilidade a baixo custo de materiais nucleares, biológicos e químicos (NBQ) no mundo, aliada à vontade de alguns poucos indivíduos e grupos prontos para provocarem a morte, ferimentos ou danos em proporções catastróficas a homens, mulheres, crianças, bens imóveis e ao meio ambiente, sem terem em conta a raça ou religião, tornou-se uma responsabilidade da comunidade mundial fazer face a essas ameaças que afectam não só a aviação civil mas também a paz e segurança mundiais.

A acção da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO) neste domínio foi orientada no sentido da elaboração dos instrumentos jurídicos para fazer face às ameaças contra a aviação civil ainda não cobertas pelas Convenções e Protocolos existentes.

A estratégia visa criminalizar as ameaças novas e emergentes incluindo a transportação ilícita e intencional por via aérea de:

- Material explosivo e radioactivo que se destine a ser usado para provocar a morte, lesões ou danos corporais graves (com o objectivo de intimidar uma população ou obrigar um governo ou uma organização internacional a fazer ou se abster de fazer algo);
- Quaisquer armas Biológicas, Químicas ou Nucleares (BQN) e outras armas de destruição em massa;
- Qualquer material de base, material cindível ou equipamento ou material destinado ou preparado para a fabricação, uso ou produção de material especial cindível, sabendo que se destina a ser usado numa actividade envolvendo explosivos nucleares ou qualquer outra actividade sem salvaguarda ao abrigo dos acordos de salvaguardas generalizadas da Agência Internacional da Energia Atómica (AIEA);
- Qualquer equipamento, material, aplicativo ou tecnologia relacionada que contribua significativamente para a concepção, fabricação ou entrega de armas BQN com a intenção de ser usada para esse objectivo;

- Patrocinadores do terrorismo tais como mentores, agentes, financiadores, conspiradores, etc. seriam também criminalizados mundialmente e devidamente sancionados;
- O aspecto ilícito da infracção ocorreria quando o transporte do material viola os controlos domésticos nos estados de embarque e/ou de aterragem. Não seria cometida uma infracção pelo acto de sobrevoos em si.

A Conferência adoptou a Acta Final, a Convenção de Pequim de 2010 sobre a Segurança da Aviação, que substituiu completamente a Convenção e Protocolo de Montreal e o Protocolo de Pequim de 2010 que alterou a Convenção de Haia.

Exorta-se aos Estados Membros a assinarem e/ou ratificarem os instrumentos com a maior brevidade possível. Os instrumentos estão disponíveis nos sítios Web da OIAC e da CAFAC.

3. CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE DIREITO AÉREO – MONTREAL 2009

A CONVENÇÃO DA INTERFERÊNCIA ILÍCITA

- A Convenção procura garantir indemnização a terceiros pelos danos causados por uma aeronave que tiver sido alvo de interferência ilícita;
- Interferência ilícita é definida na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves (Haia 1970) ou na Convenção para a Repressão dos Actos Ilícitos contra Segurança da Aviação Civil (Montreal 1971); e/ou os instrumentos de Pequim de 2011.
- O grande objectivo da Convenção é garantir a protecção e continuação da Aviação Civil Internacional. Após o 11 de Setembro, tornou-se claro que o mercado normal de seguros poderá não estar à altura de absorver grandes catástrofes. O seguro e a cobertura do seguro constituem o fundamento da aviação civil moderna.
- A Convenção cria um regime de compensação/indemnização de três vertentes, a saber:
 - o Pelo operador;
 - o Pelo Fundo de Compensação da Aviação Civil Internacional (o Fundo Internacional);
 - o Pela intervenção do governo

RESPONSABILIDADE DO OPERADOR

- Ao abrigo das disposições da Convenção, o operador será responsável pelos danos causados por uma aeronave em voo. Os escalões da compensação são os que resultam em morte, lesão corporal e lesão mental. Danos a bens imóveis e ao ambiente também são compensáveis.
- A responsabilidade do operador é estrita e limitada tal como prevista no Artigo 4º. Os limites variam de 750,000 SDRs (Direitos Especiais de Saque) para uma aeronave que tenha uma massa máxima de 500 quilogramas ou menos de 700,000,000 SDRs para uma aeronave que tenha uma massa máxima de 500,000 quilogramas.
- As companhias aéreas deverão possuir seguro para cobrir a sua responsabilidade ao abrigo desta Convenção.

O FUNDO DE COMPENSAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (O FUNDO INTERNACIONAL)

- O Fundo Internacional é uma Pessoa Jurídica Internacional proposta, criada ao abrigo da Convenção sobre a Interferência Ilícita. A sua principal função deverá ser a gestão das contribuições cobradas a cada passageiro e a cada tonelada de carga que parte num voo internacional comercial. A Sede do Fundo Internacional seria em Montreal – Canadá e a OIAC deverá desempenhar um papel importante na criação, orientação e supervisão. A compensação é feita com base na responsabilidade objectiva.
- Importa referir que, embora a responsabilidade se aplique, sobretudo, aos voos internacionais, os estados podem, por declaração, tornar a convenção aplicável aos voos domésticos. Importa igualmente referir que apesar de a compensação ser paga ou pelo operador ou pelo Fundo Internacional, os estados contratantes podem, quando a magnitude dos danos estiver para além dos limites previstos, intervir para assegurar que as vítimas sejam devidamente compensadas i.e. a Solidariedade Internacional dos Estados.

A CONVENÇÃO DOS RISCOS GERAIS

- Aplica-se aos danos a terceiros que ocorram no território de um Estado Parte, causados por uma aeronave em voo que não seja como resultado de uma interferência indevida. Tal como no caso da Convenção da Compensação pela Interferência Ilícita, existe uma disposição de aplicação facultativa aos voos domésticos.

Foi criada uma Comissão Preparatória com representantes de vários Estados, nomeadamente, Côte d'Ivoire, Quênia e África do Sul para representarem os Estados Africanos. A Comissão está a trabalhar sob os auspícios da OIAC para organizar a Conferência das Partes e materializar o Fundo Internacional.

Antes desta Conferência, teve lugar uma reunião preparatória de peritos africanos de 7 a 8 de Abril de 2009 em Pretória, sob os auspícios da CAFAC, por gentil convite do Governo da África do Sul. Esta reunião preparou a posição africana que foi apresentada na Conferência.

As Convenções projectaram-nos então para um regime de compensação internacional avançado que nenhum país africano tem na sua legislação nacional ou sistema jurídico.

A partir de 21 de Abril de 2009, o Grupo Africano de Coordenação realizou reuniões de coordenação indefectivamente todos os dias antes do início da Plenária. A África do Sul presidiu às reuniões enquanto a CAFAC coordenou e prestou assessoria e serviços de secretariado. Todos os assuntos temáticos foram discutidos e houve unanimidade de que para África a Convenção dos Riscos Gerais é a de maior importância.

Os Estados Africanos são exortados a assinarem e ratificarem as Convenções com a maior brevidade possível. O Anexo 3 apresenta os Estados que ainda não assinaram os instrumentos, os quais estão disponíveis nos sítios Web da OIAC e da CAFAC.

4. A Convenção relativa à Garantias Internacionais sobre Materiais de Equipamento Móvel (Convenção do Cabo) e Protocolo sobre Questões Específicas a Equipamento Aeronáutico.

O objectivo da Convenção do Cabo e do Protocolo sobre Questões Específicas a Equipamento Aeronáutico é facilitar o financiamento garantido por activos e locação de aeronaves, motores e objectos de aeronaves, helicópteros e garantir que os interesses nesse equipamento sejam reconhecidos e protegidos universalmente.

A Convenção e o Protocolo prevêem a constituição e a efectivação de uma garantia internacional sobre as aeronaves e o equipamento aeronáutico, medidas em caso de incumprimento de obrigações criam um sistema internacional de registo para as garantias inerentes, obrigações prioritárias a satisfazer, etc.

O objectivo essencial dos instrumentos é fornecer meios muito fáceis e expeditos para que o locador ou fiduciante de uma aeronave ou equipamento possa converter a sua garantia em dinheiro em caso de incumprimento por parte do locatário ou do fiduciário. Nos termos desta Convenção/Protocolo, o equipamento aeronáutico pode ser utilizado como garantia para o financiamento da sua aquisição. Os instrumentos fornecem perspectivas de uma grande redução nos custos de financiamento da aeronave e quando forem integrados

nas legislações nacionais deverão revelar-se valiosos para efeitos de renovação de frotas pelas linhas aéreas africanas.

O essencial dos instrumentos é tornar o activo, por exemplo aeronave ou peça do motor, a garantia para sua aquisição. Foi criado um Registo Internacional baseado em Dublin, na Irlanda, sob os auspícios da OIAC. O registo é electrónico e em tempo real, 24 horas por dia e mantém um registo que prioriza as garantias. Cada país pode ter o seu próprio ponto de entrada.

Os instrumentos proporcionam os credores, financiadores, locadores e locatários e outros credores o conforto e recurso jurídico necessário para efectuar transacções de alto valor pelo mundo.

Para nós em África, isto cria uma oportunidade para a aquisição de aeronaves e equipamento novo e reduz significativamente os custos da transacção. Podemos atestar que as linhas aéreas de muitos estados africanos que ratificaram e integraram os instrumentos nas suas legislações nacionais beneficiaram e estão a beneficiar das suas disposições.

Por conseguinte, os Estados Africanos são exortados a assinar, ratificar e integrar os instrumentos nas suas legislações nacionais tendo em vista os benefícios comprovados para as linhas aéreas e para suas economias.

A Convenção de Montreal de 1999

A Convenção de Montreal de 1999 modernizou o regime de compensação inteiro para as vítimas de acidentes aéreos no âmbito do sistema de Varsóvia.

Reconhece a importância da instituição de um regime universal para reger a responsabilidade das linhas aéreas em relação aos passageiros e expedidores em voos internacionais e podia ser adoptado para os voos domésticos.

A Convenção reconhece ainda a pertinência de um sistema equitativo, justo, e conveniente que permita a compensação total pelas perdas derivadas de acidentes.

Proporciona vários recursos às vítimas e suas famílias com base na responsabilidade objectiva. Em caso de morte, é paga uma soma equivalente a 100,000 SDRs. As linhas aéreas são obrigadas a ter seguro ou fornecer garantias adequadas para perda, lesão corporal ou morte.

A CAFAC exorta a todos os Estados que ainda não o fizeram que se tornem partes da Convenção de Montreal de 1999 com a maior brevidade possível. A Convenção está disponível nos sítios Web da OIAC e da CAFAC. O Anexo 5 enumera os Estados que ainda não assinaram a Convenção.