

# O Controlo do Transporte Aéreo

## PRÁTICAS, OPÇÕES E DESAFIOS

Nos últimos anos a atenção tem recaído cada vez mais sobre o papel dos agentes de transporte na realização de transferências ilícitas de armas – especialmente no sector da aviação civil. Este facto está apoiado em dois motivos essenciais. Por um lado, a ideia de que, não obstante o seu papel central no comércio de armas, os agentes de transporte aéreo desfrutam de uma liberdade regulamentada que cria situações que podem ser facilmente aproveitadas para fins ilícitos. Por outro lado é a realização pelo facto do transporte deixar indícios físicos – como a declaração da carga e as informações de voo – esta é uma área com um grande potencial para a identificação e interrupção do fluxo de armas ilícitas.

A nível político, estes argumentos levaram à criação de uma iniciativa liderada pelos Governos da França e da Bélgica destinada a aumentar – ou melhor coordenar – controlos estaduais ou companhias privadas envolvidas no transporte de carga aérea. Esta iniciativa produziu um conjunto de directrizes de controlo, que foram adoptadas no âmbito do Programa de Acção Wassenaar e da Organização de Segurança e Cooperação na Europa. Também fomentou um maior controlo por parte de Estados membros da União Europeia, incluindo a troca de uma ‘lista de observação’ de companhias aéreas conhecidas ou suspeitas de envolvimento no transporte ilícito de remessas de armas leves entre importantes agências nacionais.

**O fornecimento de armas ligeiras via aérea para destinações ou usuários com fins ilícitos implica muitas vezes, se não sempre, a violação de leis da aviação civil.**

A fim de contribuir para o actual debate sobre a questão – assim como oferecer uma avaliação crítica sobre as sugestões actuais para medidas de controlo – este capítulo apresenta uma análise das leis, regulamentos e procedimentos actualmente em vigor



Policiais e soldados tailandeses cercam um avião de carga do Cazaquistão onde foi encontrado a bordo um esconderijo para armas, Aeroporto de Don Muang, Bangkok, Dezembro de 2009 © AP Photo

para o sector de transporte, particularmente de transporte aéreo. As análises, conduzidas sobre a base de um conjunto dos 23 maiores Estados exportadores de armas leves, abrangem três principais corpos de lei: a legislação de exportação de armas, a legislação aduaneira e os regulamentos da aviação civil.

O capítulo mostra que há um corpo significativo da lei aplicável ao controlo do transporte aéreo de armas, compreendendo ambos os controlos, o directo e o indirecto. A aplicação de tal controlo para a prevenção ou impedimento do fluxo ilícito de armas leves enfrenta porém diversos desafios, incluindo a falta de coordenação entre as várias esferas do controlo dentro de um único estado. Na maioria das vezes isto significa que as informações relativas a uma transferência de armas não estão todas concentradas numa só instituição, mas sim espalhadas por muitas.

Os desafios adicionais incluem: enorme variação na capacidade, autoridade e eficácia das autoridades de aviação civil através dos vários países; sobreposições de leis ou leis inconsistentes; e a prática adoptada por muitas companhias aéreas irresponsáveis de se registarem em Estados onde as leis de transporte não são rigorosas ou não são aplicadas (lacunas regulamentares)

No entanto, a um nível mais fundamental a aplicação eficaz dos costumes existentes e das medidas de aviação civil para o tráfico ilícito de armas leves é dificultado pelo facto dos diversos órgãos de controlo terem objectivos divergentes e pelas diferentes formas que cada instituição tem de definir as prioridades e os riscos de segurança .

Outras das conclusões importantes do capítulo são as seguintes:

- As iniciativas concretas de controlo de agentes de transporte (aéreo) têm sido dificultadas pela discutível alegação de que a natureza globalizada do comércio, o grande número de agentes económicos e a tendência para contratar serviços relacionados com o transporte de armas a terceiros torna tais iniciativas impraticáveis. Neste sentido a iniciativa franco-belga marcou uma importante transformação no debate sobre o comércio ilícito de armas leves.
- Os regimes de transferência na maioria dos países maiores exportadores do mundo controlam directamente o transporte – através de licenciamento – ou indirectamente – através da apresentação pelos exportadores de informações relativas ao transporte.
- As leis e os procedimentos alfandegários podem ser utilizados para fazer o rastreio completo das etapas do transporte de uma transferência de armas.
- As normas da aviação civil não são especificamente destinadas a prevenir o tráfico de armas. No entanto, muitas das suas disposições poderiam ser adaptadas para este fim, em especial aquelas relacionadas com o registo de aeronaves e com medidas de protecção e segurança.
- Para o impedimento do tráfico de armas leves por via aérea ser bem sucedido será necessário o envolvimento de um espectro muito maior de actores, incluindo os funcionários aduaneiros e as autoridades da aviação civil, não apenas a nível político, mas também através do acompanhamento e da execução.

Esta análise sugere algumas possibilidades promissoras para próximas acções. Existe a opção, em comum acordo com todos os actores relevantes, incluindo a indústria, de reforçar ou adaptar mecanismos de controlo já existentes para que estes possam ser usados para detectar e prevenir o transporte ilícito de armas leves. Porém, como foi sublinhado ao longo do capítulo, quaisquer melhoramento das estratégias de controlo actuais dependerá de uma melhor coordenação e melhor fluxo de informação entre as autoridades de transferência de armas, aduaneiras e da aviação civil. Por sua vez, isto requer uma acção a nível político, por outras palavras, os governos devem incluir nas suas prioridades a questão do transporte aéreo ilícito. ■