

FACULDADE DE DIREITO DA UNIVERSIDADE DE LISBOA
DIREITO AÉREO I – 4-Jan.-2018

I

- 1) Referência ao regime do artigo 4.º, número 1 do Decreto-Lei n.º 109/2008, que nomeou como entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias e como facilitador a ANA, Aeroportos de Portugal, S. A.

De acordo com o artigo 8.º, número 4 do Regulamento 95/93, apenas é possível a permuta de faixas horárias. *In casu*, estamos diante de uma mera alienação, vedada pelo Regulamento. Ademais, de acordo com o artigo 8.º-B, número 2 do Regulamento número 95/93, as transferências devem ser notificadas ao coordenador e não produzirão efeitos antes da confirmação expressa deste último.

- 2) Referência à natureza jurídica do contrato de *code sharing*. *In casu*, uma das partes alega procurando sustentar a qualificação deste acordo como franquia (à qual, conquanto tal seja discutível à luz do direito português, pode ser aplicado analogicamente o regime da agência). *A priori*, esta qualificação não colhe no caso vertente, pois apenas foi celebrado um contrato de *code sharing*, na modalidade *blocked space*.

- 3) Referência às cláusulas de exclusão de responsabilidade do *Standard Ground Handling Agreement*, sendo de sustentar a eventual nulidade das mesmas, pelos seguintes argumentos:

Primo, conquanto elaborado heteronomamente, este clausulado pode, *de facto*, ser imposto por uma das partes, pelo que poderia ser hipotizada a aplicabilidade do regime das cláusulas contratuais gerais.

Secundo, a partir do momento em que a parte que beneficia da exclusão ou limitação de responsabilidade atua dolosamente, não vemos como possa prevalecer-se do teor do clausulado, porquanto uma atuação deste jaez é manifestamente contrária à boa fé.

Tertio, a admitir-se a validade da exclusão de responsabilidade, em última análise não haveria como sindicar a diligência do lesante.

Duração: 120 minutos.

Cotação: 20 valores Domínio da língua portuguesa e organização das respostas:2 vals..

FACULDADE DE DIREITO DA UNIVERSIDADE DE LISBOA
DIREITO AÉREO I – 4-Jan.-2018

II

1. Referência crítica à posição sustentada por Scialoja a propósito do Direito da Navegação, tendo por base o facto de o Direito Aéreo, contrariamente ao Direito Marítimo, não assentar em institutos seculares, mas, outrossim, na celeridade da evolução técnica.
2. A Convenção de Chicago assenta no pressuposto de que todos os Estados participam nas matérias de aviação civil em condições de plena igualdade, o que é visível no Preâmbulo da Convenção onde podemos ler: “(...) *Os Governos que subscrevem esta Convenção, tendo acordado em certos princípios e medidas tendentes a desenvolver a aviação civil internacional de maneira segura e ordenada, a estabelecer os serviços internacionais de transportes aéreos numa base de igualdade de oportunidades e a explorar esses serviços por forma eficaz e económica(...)*”. Aliás, caso procedamos à concatenação do Preâmbulo com o artigo 1.º da Convenção, verificamos que, de certo modo, este princípio é temperado, na medida em que se reconhece plena soberania aos Estados na jurisdição sobre o respetivo Espaço Aéreo
3. Referência à centralidade do aeroporto na dinâmica do Direito Aéreo e, bem assim, ao facto de a Convenção de Chicago não regular as condições que os aeroportos devem ter: a Convenção de Chicago optou por remeter tal tarefa para cada um dos Estados Contratantes, motivo pelo qual as questões relativas à propriedade do aeroporto e à respetiva gestão são definidas por legislação interna (Decreto-Lei 186/2007, de 10 de maio)
4. Discussão da tese sustentando a existência da décima liberdade do ar (voo suborbital), amparada nos artigos 5.º e 6.º da Convenção de Chicago, na medida em que estes preceitos (i) permitem a realização de serviços não regulares sem necessidade de autorização prévia e, ademais, (ii) permitem igualmente a realização de serviços regulares, nomeadamente por via de autorizações multilaterais, como é o caso do Acordo de Trânsito.
5. Referência ao regime do artigo 4.º do Regulamento 1008/2008, que permite que o transportador aéreo seja licenciado contanto que demonstre ter uma frota adequada à atividade do transportador, pois este diploma basta-se com a mera existência de contrato de locação sem tripulação de aeronaves.

Duração: 120 minutos.

Cotação: 20 valores Domínio da língua portuguesa e organização das respostas: 2 vals..