



MESTRADO EM DIREITO E PRÁTICA JURÍDICA
DIREITO AÉREO
EXAME – Tópicos de Correção
14 de Janeiro de 2020
Duração: 90 minutos (+ 10 minutos de tolerância)

I.

Responda, de forma sucinta mas fundamentada, a três das perguntas seguintes (3 val./cada):

1. Na Convenção de Chicago é feita referência a normas e práticas recomendadas. Qual a diferença entre elas?

Nos termos do art.37.º da Convenção de Chicago, as disposições da ICAO podem ter duas naturezas: normas ou práticas recomendadas. As recomendações tratam-se, como o próprio nome indica, de meras recomendações, que podem ou não ser seguidas. Quanto às normas, terão que ser cumpridas pelos Estados Contratantes e se, por alguma razão, tal não acontecer, o Estado em causa deverá comunicar à ICAO a diferença entre a norma da ICAO e a sua norma interna.

Deste modo, nos termos do Art.38.º da Convenção de Chicago, qualquer Estado que se ache impossibilitado de aderir, em todos os pontos, a tais normas ou regras internacionais, ou de modificar os próprios regulamentos ou regras, de forma a harmonizá-los com as novas normas ou regras internacionais que forem adotadas, ou que ache necessário adotar regulamentos ou regras divergentes em qualquer ponto, das normas internacionais, deverá comunicar imediatamente à ICAO as diferenças existentes entre essas normas e as usadas internacionalmente, sendo que o Conselho comunicará imediatamente aos outros Estados essas mesmas diferenças.

As práticas recomendadas não são, assim, de cumprimento obrigatório, mas sim desejável. Porém, tornam-se normas a partir do momento em que são aceites pelos Estados.

2. Em que consistem as liberdades do ar e quais as liberdades que conhece?

Atualmente, existem 9 Liberdades do Ar, as quais consistem no seguinte:

- **1.ª Liberdade - Direito de uma aeronave de um país sobrevoar o espaço aéreo de um outro território.**

- **2.ª Liberdade** - Possibilidade de uma aeronave de um determinado Estado pousar num país diferente em situação de emergência ou em circunstância normal como, por exemplo, para o reabastecimento de combustível.
- **3.ª Liberdade** - Possibilidade que uma aeronave de um país tem, ao sair do seu território, de fazer escala num outro território, transportando passageiros, carga e correio, originados do País de matrícula da aeronave
- **4.ª Liberdade** - Possibilidade de um operador de um país poder transportar passageiros, carga e correio, a partir doutro país para o seu território de origem.
- **5.ª Liberdade** - Cobre o acordo multilateral entre os Estados Partes. Assim, cumpre-se a quinta liberdade do ar quando um operador de um país sai do seu território de origem e faz escala noutra território e, a partir do ponto de chegada, pode escalar outro país.

A quinta liberdade do ar tem sido implementada por alguns Estados e, regra geral, observa-se em rotas onde não há operações da 3.ª e 4.ª Liberdade do ar. Ou seja, um operador de um terceiro Estado faz operações entre países, sem pertencer a nenhum deles.

- **6.ª Liberdade** - Direito de transportar passageiros e carga, através do território do País de matrícula da aeronave, entre o território de um terceiro Estado e o território do outro Estado contratante.
- **7.ª Liberdade** - Direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado contratante e o território de terceiro Estado, sem continuar o serviço aéreo para o território do País de matrícula da aeronave.
- **8.ª Liberdade** - Direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado contratante, no âmbito de um serviço aéreo destinado a ou proveniente do País de matrícula da aeronave.
- **9.ª Liberdade** - Direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado contratante, sem continuar o serviço aéreo para o território do Estado de nacionalidade da aeronave.

3. Diga em que consiste a atividade de assistência em escala e distinga o acesso à atividade do acesso ao mercado no transporte aéreo (em que consiste e qual a entidade competente para permitir esse acesso).

A atividade de assistência em escala consiste na atividade complementar à de transporte aéreo, essencial à adequada execução da planificação de rotação da aeronave e à correta execução do transporte dos passageiros e da carga.

Em termos gerais, podemos distinguir 4 tipos de serviços de handling: os serviços de “rampa” (manutenção de rotina; estacionamento; carregamento e descarregamento de bags, pax e carga; fornecimento de energia; *de-icing* (remoção de neve e gelo); *pushback*; abastecimento de combustível e óleo; *catering* (abastecimento de alimentos e bebidas); limpeza interior e exterior dos aviões); os serviços auxiliares às operações de voo (*load-control* (informação do número de passageiros, bagagem e peso total do avião, para um correto equilíbrio do mesmo); comunicações e controlo aéreo; planeamento dos voos e tripulações (pilotos e assistentes de bordo); serviços destinados aos passageiros (check in; balcões de venda de bilhetes; raio X de bagagem; sala de espera (*lounge*)); controlo de bagagens; transporte de passageiros do avião para os terminais e vice-versa; e serviços de carga e correio (entrada e saída nos porões das aeronaves; e carregamento e descarregamento de carga).

O acesso à actividade consiste na permissão, que é dada pela Autoridade Aeronáutica a uma entidade, de exercer a atividade de prestação de serviços de assistência em escala a terceiros, ou de auto-assistência em escala, mediante a atribuição de um certificado que depende do preenchimento cumulativo de determinados requisitos.

O acesso ao mercado é a permissão do exercício efetivo da atividade de prestação de serviços de assistência em escala a terceiros, ou de auto-assistência em escala, num determinado aeródromo, mediante concurso público, cujos critérios de seleção são elaborados pela entidade gestora do aeródromo respectivo e pela ANAC.

4. Distinga os acordos de *code sharing* e os acordos de *interlining* entre transportadoras aéreas.

Os acordos de *codeshare* e *interline* são uma parte fundamental nas parcerias feitas entre as participantes de uma aliança aérea.

Na prática, ambos são formas de operar em rotas de companhias parceiras e vender bilhetes para destinos que não são alcançados pelas suas próprias aeronaves.

Porém, se é certo que os acordos de *codeshare* e *interline* são comuns dentro de uma aliança aérea, eles também existem fora delas.

O *interlining* é um acordo comercial entre companhias aéreas que permite que os voos delas sejam vendidos de forma conjunta e através de um único bilhete, emitido pela companhia em que o cliente fez a compra. Esta parceria permite a expansão das rotas das companhias que integram uma aliança aérea para outros destinos que não poderiam ser alcançados pelas suas próprias operações.

O *Codeshare* é um acordo em que duas ou mais companhias compartilham um mesmo voo e os mesmos canais de venda. Normalmente, cada empresa tem uma quantidade de assentos que pode comercializar em cada voo compartilhado. Mas pode acontecer que haja uma *marketing carrier* e uma *operating carrier*. Os acordos de *codeshare* atribuem códigos múltiplos para os voos compartilhados. Assim, uma única ligação entre o ponto A e o ponto B pode ter diversos nomes, um para cada companhia aérea que compartilha o *codeshare*.

II.

Comente duas das seguintes afirmações (5 val./cada):

1. “O Princípio da soberania dos Estados sobre o seu espaço aéreo constitui um princípio fundamental consagrado na Convenção de Chicago, mas comporta exceções e limites.”

Princípio da soberania dos Estados sobre o seu espaço aéreo

- **Consagração:** art. 1.º - Cada Estado tem a soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo que cobre o seu território.
- **Âmbito:** art. 2.º - O território de um Estado inclui regiões terrestres e águas territoriais adjacentes sob a soberania, jurisdição, proteção ou mandato do Estado.
- **Limites à soberania:** art. 5.º:
 - Liberdade de sobrevoos do território dos Estados contratantes por aeronaves de outros Estados contratantes em serviço não regular.
 - Liberdade de realização de escalas técnicas pelas mesmas aeronaves.
- **Carácter restritivo dos limites ao princípio da soberania:** art. 6.º - Os serviços aéreos internacionais regulares que tenham de sobrevoar o território de um Estado contratante, ou de aterrar nele, não poderão ser explorados sem licença.
- **Corolários da soberania:**
 - Art. 7.º - Direito de recusa da cabotagem por aeronaves de outros Estados contratantes;
 - Art. 8.º - Necessidade de autorização para sobrevoos por aeronaves sem piloto;
 - Art. 9.º - Possibilidade de interdição de sobrevoos por razões militares ou de segurança pública.

2. “Portugal tem assumido desde sempre, por razões várias, um papel essencial no âmbito da aviação civil internacional.”

Referir que à data da assinatura da Convenção de Chicago, Portugal era uma superpotência e Lisboa era claramente um centro nevrálgico da aviação mundial.

Por essa razão, Portugal foi signatário de todas as Convenções sobre a aviação civil, nomeadamente a Conv. De Paris sobre Navegação Aérea, de 1919; Conv. De Madrid (ibero-americana) sobre Navegação Aérea, de 1926; Conv. De Varsóvia sobre o Transporte Aéreo Internacional, de 1929; Conv. De Chicago sobre a Aviação Civil Internacional, de 1944; e a Conv. De Montreal sobre a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo, de 1999.

Atualmente, o assento no Conselho da ICAO é rotativo para Portugal, mas durante muito tempo Portugal teve assento permanente tendo em conta a relevância do país. Essa relevância mantém-se no âmbito da UE e também do Grupo ABIS, do qual Portugal faz parte desde 2008 (além da Áustria, Bélgica, Croácia, Irlanda, Luxemburgo, Holanda e Suíça). Entre 2013 e 2016, Portugal representou o Grupo ABIS.

Hoje em dia, ainda que Portugal seja um país de pequena dimensão, continua a ser dos países com maior relevância aeronáutica, concretamente no que se refere à navegação aérea, já que

tem sob sua jurisdição mais de metade do Oceano Atlântico, através da FIR oceânica de Santa Maria (além da FIR de Lisboa).

Finalmente, até janeiro de 2019, o Diretor Regional do escritório da ICAO para a Região Europa e Atlântico Norte (EUR/NAT), com sede em Paris, tinha nacionalidade portuguesa.

3. “A natureza jurídica do contrato entre a transportadora aérea e o prestador de serviços de *handling* não é pacífica.”

A natureza jurídica deste contrato não é pacífica.

Com efeito, tendo em conta as situações em que o agente de *handling* efetua o pagamento das taxas aeroportuárias por conta da transportadora aérea, poderíamos classificar tal relação jurídica como um contrato de mandato com representação.

Por outro lado, se pensarmos na atividade de processamento de passageiros, bagagens e de carga, poderíamos classificar como um contrato a favor de terceiro, sendo que no caso das bagagens de porão e da carga seria um contrato de depósito a favor de terceiro.

Porém, no que à figura do contrato a favor de terceiro concerne, se é certo que, nos termos do artigo 444.º/1 do Código Civil, os efeitos para o terceiro operam independentemente da sua aceitação, certo é também que uma vez conhecidos tais efeitos, o terceiro tem o direito potestativo de os rejeitar, nos termos do artigo 447.º/1, o que consideramos ser de difícil aceitação no que respeita à assistência em terra. De facto, não pode o passageiro recusar a prestação do serviço por parte de um operador de assistência em escala com quem a transportadora aérea tenha celebrado um contrato.

Por outro lado, a figura do contrato a favor de terceiro implica a constituição de um direito de exoneração do promissário (que neste caso seria a transportadora) perante o promitente (que neste caso seria o prestador de serviços de assistência em terra), e consequentemente o dever de este exonerar o promissário do cumprimento da obrigação perante o terceiro. Tal só seria possível, portanto, se se considerasse que a transportadora ficaria exonerada da obrigação perante o passageiro após a entrega dos seus bens (bagagens ou carga) ao prestador de serviços de assistência em terra.

Mas se se considerar que se mantém a obrigação para o transportador após a entrega dos bens à empresa de *handling*, não só nos afastamos da figura do contrato a favor de terceiro como podemos concluir que, em caso de perda ou dano, tal situação em nada beneficia o passageiro, já que, em substância, o mesmo direito idêntico seria exercido em relação a duas partes obrigadas (transportadora e prestador de serviços de assistência em terra), pelo que a um benefício económico constituído por um novo devedor, não corresponderia um aumento de direitos para o passageiro.

Em terceiro lugar, quanto ao tipo de direito por parte do passageiro que está em causa, conclui-se que é o mesmo direito à restituição da carga / bagagem assistindo-lhe, por isso, um crédito que surge do contrato de depósito, contrato de depósito esse que havia conferido à transportadora um direito de custódia sobre os bens do passageiro.

Ora, tendo em conta que, nos termos do artigo 1197.º do Código Civil, o direito de custódia da coisa apenas pode ser transmitido a outra pessoa com a devida autorização do depositante,

ficaria esta situação prejudicada, ressalvando-se o entendimento de que o prestador de serviços de assistência em escala opera como auxiliar da transportadora aérea, legitimando-o.

Assim, podemos classificar o contrato como um “mero” contrato de prestação de serviços, envolvendo tanto obrigações de meios (cumprimento das normas específicas aplicáveis ao exercício da atividade em causa) como obrigações de resultado, que diferem em função da atividade de assistência concreta contratualizada.

Tratar-se-á de um contrato atípico, porque as suas cláusulas poderão divergir tendo em conta as atividades contratualizadas, as necessidades específicas da transportadora aérea, a capacidade de exercício do agente de handling e o tipo de aeródromo em causa onde o serviço deverá ser prestado. E desta forma, apesar de se tratar de um contrato único, o mesmo poderá incluir cláusulas de vários tipos de contratos, por forma a prosseguir a finalidade de assistência em terra.

Apreciação Global – 1 valor