



MESTRADO EM DIREITO E PRÁTICA JURÍDICA

DIREITO AÉREO

EXAME

19 de Janeiro de 2021

Duração: 90 minutos

I.

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

1. Quais são os 4 Princípios fundamentais que presidem à Convenção de Chicago e em que é que consistem?

O aluno deverá identificar e desenvolver os seguintes Princípios inerentes à Convenção de Chicago:

- 1- Princípio da soberania dos Estados sobre o seu espaço aéreo**
- 2- Princípio da aplicação da lei do Estado sobrevoado à navegação e ao transporte aéreo (Lex loci)**
- 3- Princípio igualdade de tratamento e não discriminação das aeronaves dos Estados contratantes**
- 4- Princípio da uniformização e simplificação da legislação nacional e seus limites**

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 a auto-assistência da assistência a terceiros.

A atividade de assistência em terra consiste na prestação num aeroporto de diversos serviços relativos a passageiros, bagagens, carga e correio, tripulação e aeronave, que permitem aos utentes exercer a sua atividade de transporte aéreo.

Inclui várias atividades de apoio ao transporte aéreo e relacionadas com a aeronave enquanto ela está no solo e geralmente estacionada num terminal de um aeródromo, que passam pelo registo e embarque dos passageiros e sua bagagem até à aeronave, limpeza das aeronaves, abastecimento de combustível, serviço de catering, entre outros.

A auto-assistência em escala consiste na prestação por um utilizador de um ou mais serviços ou modalidades de assistência em escala, sem celebração de qualquer tipo de contrato com terceiros para prestação desses serviços, a si próprio ou a outros utilizadores nos quais detenha uma participação maioritária ou que sejam maioritariamente detidos pela mesma entidade.

Por outro lado, a assistência a terceiros ocorre quando um prestador de serviços de assistência em escala, uma pessoa singular ou coletiva, presta a terceiros um ou mais serviços ou modalidades de assistência em escala.

4. Diga em que consiste o *slot* aeroportuário, pela “*grandfather’s rule*” e pela regra “*use it or loose it*”.

O *slot* aeroportuário ou “*Airport slot*” consiste na janela temporal em que uma aeronave é autorizada a aterrar e descolar de um aeroporto, sendo por isso o período temporal durante o qual a aeronave pode fazer uso do aeroporto, o que inclui a prestação de vários serviços reportados à utilização da superfície (como a limpeza ou a manutenção da pista), bem como à segurança técnica (ajuda na navegação aérea em aproximação ou saída), bem como ao objeto da operação (ex: receção de mercadorias).

Nos termos da “*grandfather’s rule*”, têm prioridade na atribuição de faixas horárias as transportadoras que tenham utilizado uma série de faixas horárias para explorar serviços aéreos regulares e serviços não regulares programados, contanto que tenham explorado um mínimo de 80% do período para o qual foram atribuídas (cfr. arts 8.º/2 e 10.º/2 do Reg. n.º 95/93, do Conselho, aprovado em 18/1/1993).

Nos termos da regra “*use it or loose it*”, na eventualidade de não ter sido utilizado um mínimo de 80% do conjunto de faixas horárias, a transportadora perde o direito de prioridade na respetiva atribuição.

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.”

O aluno deverá identificar o seguinte:

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 sobrevoo 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 sobrevoo por aeronaves sem piloto;
 - Art. 9.º - Possibilidade de interdição de sobrevoo 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 regulação económica do transporte aéreo é uma área absolutamente fundamental do Direito Aéreo.”

O aluno deverá referir que a regulação económica do transporte aéreo se torna importante sobretudo nas seguintes áreas: Garantir o acesso básico ao transporte/mobilidade (satisfazer a procura ao custo mínimo, pagando os consumidores em média um preço que não seja superior àquele, mas que garanta uma rentabilidade justa ao operador); Garantir a capacidade dos transportadores; Fixar rotas dos transportadores aéreos/ regulação da concorrência – transporte regular; Regular os serviços aéreos não regulares; Incentivar a cooperação entre os operadores aéreos; Proteger os passageiros do transporte aéreo; e Regular a atividade aeroportuária e de assistência em escala.

Apreciação Global – 1 valor