



MESTRADO EM DIREITO E PRÁTICA JURÍDICA
DIREITO AÉREO
EXAME
28 de janeiro de 2022
Duração: 90 minutos

I.

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

1. Explique em que consistem os 4 Princípios fundamentais que presidem à Convenção de Chicago.

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 se aplicam a todos os destinatários da Convenção de Chicago?

As liberdades do ar consistem no conjunto de direitos de tráfego que concedem à(s) empresa(s) aérea(s) de um Estado a prerrogativa de entrar e aterrar e no território do outro Estado em determinadas condições.

As liberdades do ar que se aplicam a todos os destinatários da Convenção de Chicago são as duas primeiras:

- **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. Diga em que se distingue o licenciamento de acesso à atividade do licenciamento de acesso ao mercado no contexto da atividade de assistência em escala.

A licença de acesso à atividade 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, desde que preencha cumulativamente determinados requisitos.

A licença de acesso ao mercado consiste na 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 eram elaborados pela entidade gestora do aeródromo respectivo e pela ANAC e atualmente apenas pela ANAC.

4. Qual a natureza jurídica da faixa horária?

A natureza jurídica da faixa horária é um tema bastante controvertido na Doutrina.

Existem autores que discutem se existe um verdadeiro direito de propriedade. No entanto, existem limitações aplicáveis à sua transmissão, não podendo por exemplo ser objeto de um contrato de compra e venda, o que impede esta teoria.

Por outro lado, existe quem defenda a natureza pública da faixa horária, tratando-se a sua atribuição de uma autorização administrativa. Neste pressuposto, o procedimento de atribuição difere do conceito de faixa horária, sendo que o SLOT está balizado por limites objetivos de tráfego e pela disponibilidade espaço-temporal nas escalas de partida ou chegada de um aeroporto. Assim, trata-se do produto da combinação entre um bem infinito (tempo) e um bem finito (espaço aeroportuário), os quais têm natureza pública e determinam a qualificação da faixa horária como um bem jurídico de natureza pública.

Porém, o SLOT é objeto de negócio jurídico, existindo preocupações jus concorrenciais no regime jurídico respetivo.

II.

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

1. “A Convenção de Chicago consiste numa solução de compromisso entre os vários interesses existentes à data da sua assinatura.”

O aluno deverá referir que:

A Convenção de Chicago surge em resultado do conflito de interesses entre Estados:

- 1- Tese soberanista (Reino Unido e Canadá) - UK tinha na altura fraca capacidade de transporte aéreo internacional, mas era detentor de um extenso império ultramarino. Assim, defendeu a preservação do controlo, pelos Estados, do tráfego aéreo internacional, ainda que através de uma organização que coordenasse o transporte aéreo e repartisse as rotas aéreas.

- 2- Tese Liberal (EUA, Países Baixos e países escandinavos – Finlândia, Noruega e Suécia) - No final da II G. Mundial, os EUA eram titulares de grande capacidade de transporte aéreo internacional. Assim, defenderam a liberdade do ar: nenhum Estado deveria restringir a livre utilização do ar para o transporte aéreo.
- 3- Tese Internacionalista (Austrália e Nova Zelândia) - Defendia a internacionalização das companhias de aviação. Assim, estas funcionariam sob a direção de uma Autoridade única, na qual todos os Estados participariam.

Assim, a Convenção de Chicago corresponde a uma solução de compromisso: consagra o Princípio da soberania (Art.1.º); Porém, estabelece também certas liberdades aéreas que o limitam (Art.5.º); Cria uma organização internacional – ICAO / OACI; Finalmente, harmoniza as regras aplicáveis à aviação civil.

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

O aluno deverá referir, pelo menos, 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).

3. “A atual pandemia em que vivemos marcou de forma incontornável uma nova fase da história do Direito Aéreo.”

O aluno deverá referir, pelo menos, que:

A partir de março de 2020, com o surgimento da pandemia por Covid 19, assiste-se à crise do turismo em geral e do setor da aviação em particular, devido à ameaça de um inimigo desconhecido e invisível (o vírus). Acrescem as sucessivas alterações legislativas neste domínio e a falta de confiança dos passageiros no transporte aéreo. Criaram-se, neste contexto, regimes de exceção com vista a auxiliar as empresas de transporte aéreo no processo de recuperação.

Apreciação Global – 1 valor