



**MESTRADO EM DIREITO E PRÁTICA JURÍDICA**  
**DIREITO AÉREO**  
**EXAME – Tópicos de Correção**  
**14 de junho de 2022**  
**Duração: 90 minutos**

Responda, fundamentadamente, a três das perguntas seguintes (6 val./cada):

- 1- Como se determina a nacionalidade das aeronaves e qual a relevância jurídica dessa determinação ?

O Princípio geral é o de que a aeronave tem a nacionalidade do país onde se encontra matriculada (art. 17 Conv. Chicago: “As aeronaves têm a nacionalidade do Estado em que se encontram matriculadas.”; art. 2 Dec. 13.537 (ratificou Conv. Paris 1919), de 27/4/27: “São consideradas portuguesas as aeronaves do estado português ou as matriculadas em Portugal.”; art. 18 Conv. Chicago – A aeronave não pode ser validamente matriculada em mais de um Estado).

Assim, toda a aeronave tem apenas uma nacionalidade.

Quanto à relevância jurídica da determinação da nacionalidade da aeronave, prende-se com a determinação das regras aeronáuticas a cuja observância a aeronave está sujeita e com a determinação do Estado competente para assegurar essa observância.

- 2- Distinga locação operacional e locação financeira de aeronaves.

No leasing operacional estabelece-se um contrato de locação tradicionalmente de curta duração. Nele, o locador cede a utilização temporária de um bem a um locatário, em troca do pagamento de uma renda. No final do contrato não se prevê a aquisição do bem pelo locatário (a transferência da propriedade para o nome do locatário). Se houver interesse em adquirir o bem, o valor do bem será o seu preço de mercado nessa altura.

No leasing financeiro acorda-se um contrato no qual uma das partes (o locador) cede o gozo temporário de um bem a outra parte (locatário) mediante um pagamento. No final do prazo do contrato, o locatário tem a opção de compra do bem por um valor residual. Neste caso, existe a transferência das vantagens e os riscos do bem (desgaste, manutenção) para o locatário.

- 3- No âmbito do transporte aéreo internacional, qual a função do bilhete como documento de transporte e quais os requisitos de forma aplicáveis?

**Nos termos do art. 3.º/1 da Convenção de Montreal de 1999, no transporte aéreo de passageiros deve ser emitido um bilhete, no qual devem constar vários elementos.**

**No entanto, tal disposição não obriga à existência física do mesmo já que o n.º2 estabelece que a entrega do bilhete pode ser substituída por qualquer outro meio que conserve as informações indicadas no mesmo e, neste caso, a transportadora deve disponibilizar-se a fornecer ao passageiro, por escrito, as informações assim conservadas.**

**Por outro lado, o n.º5 prevê que o incumprimento das obrigações relativas ao bilhete não afeta a existência ou a validade do contrato de transporte que deve observar as regras previstas na Convenção, incluindo as relativas à limitação da responsabilidade.**

**Assim, o bilhete serve como meio de prova da celebração do negócio jurídico, mas não é uma condição de validade do mesmo, o qual pode ser provado através de outro meio.**

**Além disso, o art.3.º/2 não prevê qualquer exigência específica de forma, admitindo a possibilidade da emissão, por exemplo, de um bilhete eletrónico.**

- 4- Distinga os conceitos de cancelamento e de atraso, para efeitos do Regulamento (CE) nº 261/2004, e descreva o respetivo regime jurídico.

**A definição de cancelamento para efeitos do Regulamento (CE) nº 261/2004 está prevista no art. 2º I) (não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado). Já no caso do atraso, o Regulamento não define o seu conceito.**

**Em caso de cancelamento de um voo, a transportadora aérea está obrigada ao previsto no art. 5º do regulamento, tendo o passageiro direito a indemnização, nos termos do art. 7.º e a assistência nos termos do art. 9º.**

**Nos termos do art. 5.º/1 c), no caso da indemnização, a mesma não terá de ser paga nos seguintes casos: quando os passageiros tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da hora programada da partida; quando tiverem sido informados do cancelamento entre duas semanas e sete dias antes hora programada da partida, e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até duas horas antes e chegar ao destino até quatro horas depois da hora programada; quando tiverem sido informados do cancelamento menos de 7 dias, e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes e chegar até duas horas depois da hora programada. Além disso, a transportadora também não está obrigada a pagar a indenização do art. 7º, se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstância extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.**

**Quanto ao atraso, uma vez que o Regulamento não define o seu conceito, o mesmo tem sido construído através da doutrina e analisado em sede da jurisprudência. Discute-se se o atraso**

se deverá verificar quando o horário previsto para partida do voo em seu destino seja superado, ou quando o horário previsto para chegada do voo seja superado. Para efeitos de aplicação do regulamento, nos termos do art. 6º/1, são considerados os atrasos de duas horas ou mais para quaisquer voos até 1500 kms, três ou mais horas para voos intracomunitários com mais 1500 kms e quaisquer voos entre 1500 e 3500 kms e quatro horas ou mais para quaisquer voos não abrangidos pelas situações anteriores, prevendo-se o direito a assistência nesses casos, mas não a indemnização.

5- O que deve entender-se por “crime aeronáutico”?

Por crimes aeronáuticos devem entender-se apenas os crimes que atentam contra a segurança da aviação civil, mas que também encerram um potencial de perigo ou um perigo efetivo para a vida, a integridade física de outrem ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado, incluindo a própria aeronave.

Excluem-se, assim, os crimes cuja conexão com a aviação é a mera circunstância de o avião constituir o lugar, o meio ou o objeto da infração, não determinando neste caso a respetiva qualificação como crime aeronáutico.

Apreciação Global – 2 val.