



**MESTRADO EM DIREITO E PRÁTICA JURÍDICA  
DIREITO PORTUÁRIO E AEROPORTUÁRIO  
EXAME  
15 de Janeiro de 2019  
Duração: 90 minutos (+ 10 minutos de tolerância)  
GUIA DE CORREÇÃO**

**I.**

Responda, de forma sucinta, a três das perguntas seguintes (**3 valores cada**):

1. Diga em que consiste e qual a relevância do *Port State Control*.

**O *port state control* (controlo do Estado do porto) é uma inspeção que é feita a navios estrangeiros quando estes visitam um porto nacional. Nesta inspeção é verificado se os navios cumprem com as leis internacionais no que toca à segurança, prevenção da poluição e condições de vida e trabalho a bordo.**

**Num mundo perfeito, o armador e o Estado da bandeira do respetivo navio, tomavam a responsabilidade de fazer o navio cumprir com as Convenções. Porém, na realidade, muitas vezes os navios chegam a estar certificados sem terem as condições devidas. Outras vezes, o navio até esteve nas condições corretas na altura em que foi certificado, mas, entretanto, as condições exigidas mudaram.**

**Por essa razão, torna-se necessária esta inspeção aos navios estrangeiros em portos nacionais para verificar se as condições do navio e seus equipamentos estão em conformidade com as exigências das regulamentações internacionais e se o navio é tripulado e operado de acordo com estas regras.**

**Desta forma, caso o navio não se encontre a cumprir com as regras, pode ser exigido que se façam as alterações devidas e, em casos extremos, até deter o navio, sendo que toda a informação recolhida num porto é guardada e partilhada com os outros portos.**

2. Distinga carga geral fraccionada de carga contentorizada.

**A carga geral fraccionada implica serviços de movimentação da carga e graneis de e para os navios atracados nos cais convencionais, incluindo as operações de receção e estiva ao embarque e as operações de desestiva e levante ao desembarque, a armazenagem e a prestação de outros serviços complementares, assim como a movimentação de contentores, quando estes constituem complemento de carga do navio.**

**A carga contentorizada compreende os serviços de movimentação de contentores de e para os navios atracados nos cais do terminal, as operações de tráfego, estacionamento, receção e expedição de contentores, as operações respeitantes a mercadorias transportadas em contentores (armazenagem, conferência, assistência a contentores frigoríficos e outras), bem como as diligências necessárias ao seu desembarço junto das entidades competentes, e as operações respeitantes a carga não contentorizada que constituam complemento da carga dos navios acostados no terminal.**

3. Diga em que consiste a actividade de assistência em escala e distinga o acesso à actividade e o acesso ao mercado no transporte aéreo (em que consiste e qual a Autoridade competente).

**A actividade de assistência em escala consiste na actividade complementar à de transporte aéreo, essencial à adequada execução da planificação de rotação da aeronave e à correcta 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 cargo; 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 correcto 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. Na Convenção de Chicago é feita referência a normas e práticas recomendadas. Qual a diferença entre elas?

**As normas são obrigatórias para os Estados, salvo se comunicarem as diferenças nos termos do art.38.º da Convenção de Chicago.**

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

## II.

Comente as seguintes afirmações (5 valores):

1. “O Regulamento (UE) 2017/352, do PE e do Conselho, de 15/2, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, não impõe um modelo específico para a gestão dos portos marítimos e não afeta de modo algum a competência dos Estados-Membros para

prestarem, em conformidade com o direito da UE, serviços não económicos de interesse geral. Deste modo, são possíveis diferentes modelos de gestão portuária, desde que o regime da prestação de serviços portuários e as regras comuns relativas à transparência financeira estabelecidos no Regulamento sejam respeitados.”

**Deverá ser referido que o Regulamento não impõe um modelo específico para a gestão dos portos marítimos, pelo que são admitidos diferentes modelos de gestão portuária, em função de cada porto, das suas características e das suas necessidades específicas.**

**Por outro lado, de acordo com os princípios gerais estabelecidos nos Tratados, os prestadores de serviços portuários deverão ser livres de prestar os seus serviços nos portos marítimos abrangidos pelo Regulamento. Todavia, deverá ser possível impor determinadas condições ao exercício dessa liberdade, através de requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço.**

**Ainda assim, a limitação do número de prestadores de serviços portuários é legítima, mas deverá ser justificada por razões claras e objetivas, e não deverá introduzir barreiras desproporcionadas no mercado.**

**Assim, tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura e ecológica, a entidade gestora do porto, ou a autoridade competente, deverá poder exigir que os prestadores de serviços portuários demonstrem cumprir requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço (Art.4.º Reg.). Esses requisitos mínimos deverão limitar-se a um conjunto de condições claramente definidas, na medida em que sejam transparentes, objetivos, não discriminatórios, proporcionados e relevantes para a prestação do serviço portuário, por forma a contribuir para uma elevada qualidade dos serviços portuários e não introduzir barreiras no mercado.**

**Se a entidade gestora de um porto, ou a autoridade competente, prestar serviços portuários, por si própria ou por intermédio de uma entidade juridicamente distinta por si controlada direta ou indiretamente, deverão ser tomadas medidas para evitar conflitos de interesses e para assegurar um acesso justo e transparente ao mercado dos serviços portuários quando o número de prestadores de serviços portuários for limitado. Essas medidas podem consistir, nomeadamente, em confiar a adoção da decisão de limitar o número de prestadores de serviços portuários a uma autoridade nacional relevante independente da entidade gestora do porto ou da autoridade competente, bem como a aplicação indistinta dos requisitos exigidos a todos os prestadores de serviços portuários.**

2. “Ao longo dos tempos, o conceito de aeroporto tem vindo a sofrer alterações, à medida que crescem as necessidades dos consumidores, mas também tendo em conta preocupações de regulação económica, *safety* e *security*.”

**Assinalar a evolução do conceito de aeroporto ao longo dos tempos.**

**Assim, numa 1.ª fase (até à década de 70 do Séc.XX), consistia numa infra-estrutura indispensável para a viabilizar a operação das companhias aéreas, sendo Propriedade dos Estados e financiados por estes, totalmente dependentes das Companhias de Bandeira, menos desenvolvidos do que as Companhias no que respeita à utilização das novas tecnologias e passivos na relação com o mercado.**

Numa 2.ª fase (até final dos anos 90), o aeroporto consistia numa empresa prestadora de serviços às Companhias Aéreas e aos Passageiros, gerido por entidades públicas ou privadas, diversificando os negócios para reduzir os riscos do tráfego, e por essa razão começaram a modernizar-se em termos tecnológicos e de infra-estrutura, estudando o mercado e desenhando estratégias de abordagem às Companhias Aéreas para ganharem dimensão. Enfrentaram, nesta fase, a reestruturação das Companhias e as Alianças que daí resultaram.

Numa 3.ª fase (com o início do Séc.XXI), os aeroportos tornaram-se um polo de atração e um facilitador de negócios de outras empresas e entidades, geridos por empresas privadas e/ou de capitais públicos, desenvolveram novas áreas e modelos de negócio, e nessa medida aparece o conceito de Cidade Aeroportuária. Concorrem entre si pelas melhores Companhias e mais passageiros, estabelecem parcerias empresariais e/ou técnicas, evoluem para plataformas multimodais, aprendem a viver com as novas restrições da Segurança- Security, preocupam-se com a sustentabilidade ambiental e integram a responsabilidade social na gestão.

**Apreciação Global – 1 valor**