

Exame de Direito Aéreo II

4/6/2020 – Plataforma Moodle

90m + 10m tolerância

Tópicos de correção

1- António, português, celebra um contrato de trabalho com a transportadora aérea YELLOW, com sede na Bélgica, com vista ao exercício de funções de tripulante de cabina. Do contrato constava que António, não obstante poder voar para qualquer destino da YELLOW, a sua base seria Lisboa, pelo que este seria o local a partir do qual iniciaria o seu serviço ou onde o terminaria.

O contrato estabelecia ainda, na sua cláusula 10.^a, limites específicos de períodos de serviço de voo diários e semanais acima dos legalmente previstos, com referência expressa à não aplicabilidade da legislação aplicável nessa matéria.

a) Qual a lei aplicável ao contrato de António? Fundamente a sua resposta. (5 valores)

Aplica-se ao caso o Regulamento (CE) n.º 593/2008 do PE e do Conselho, de 17/6/2008, sobre a lei aplicável às obrigações contratuais («Roma I»).

Nos termos do seu artigo 3.º, o contrato rege-se pela lei escolhida pelas partes.

Nos termos do artigo 8.º, relativo aos contratos individuais de trabalho, o contrato individual de trabalho é regulado pela lei escolhida, vigorando por isso a regra da liberdade de escolha das partes.

Porém, nos termos do art. 8.º/2, se a lei aplicável ao contrato individual de trabalho não tiver sido escolhida pelas partes, o contrato é regulado pela lei do país em que o trabalhador presta habitualmente o seu trabalho em execução do contrato ou, na sua falta, a partir do qual o trabalhador presta habitualmente o seu trabalho em execução do contrato. Assim, deparamo-nos com a aplicação subsidiária da lei do país de prestação habitual do trabalho.

Ora, o conceito de “base [de afetação]” constitui um indício significativo para determinar o “lugar onde o trabalhador efetua habitualmente o seu trabalho”.

Assim, não tendo havido escolha das partes, a lei aplicável ao contrato será a lei do local da base de afetação, ou seja, a lei portuguesa.

b) Pronuncie-se acerca da legitimidade da Cláusula 10.^a do contrato. (3 valores)

A legislação aplicável em matéria de limites de períodos de serviço de voo diários e semanais constitui legislação imperativa máxima, isto é, não admite contratualização das partes em números acima dos legalmente previstos, admitindo no entanto essa contratualização abaixo dos limites estabelecidos.

Desta forma, a cláusula 10.^a do contrato é nula.

2- Como se determina a nacionalidade das aeronaves e qual a relevância jurídica dessa determinação ? (2 valores)

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.

3- Distinga locação operacional e locação financeira de aeronaves. (2 valores)

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.

4- O que deve entender-se por “passageiros desordeiros” ? (2 valores)

O Preâmbulo do DL n.º 254/2003 define os “passageiros desordeiros” como aqueles que não respeitam as regras de conduta estabelecidas ou que não seguem as instruções dos membros da tripulação, perturbando a boa ordem e a disciplina de bordo e afetando assim a segurança do transporte aéreo.

Por outro lado, o art. 1.º do mesmo diploma relaciona o conceito de “passageiros desordeiros” com os catálogos de crimes e de contraordenações constantes dos artigos 4.º e 5.º, considerando todas essas infrações como “atos de interferência ilícita” com a segurança de aeronave civil, quando cometidos a bordo, durante um voo comercial.

5- Comente a seguinte afirmação: “A pandemia veio afetar de forma substancial todo o setor da aviação civil.” (4 valores)

Referência ao impacto que a pandemia teve no setor da aviação civil, nas suas várias vertentes, obrigando inclusive à criação de novas regras temporárias, para permitir a retoma da atividade em tempos de crise.

Ponderação global: 2 valores