

**DIREITO AÉREO**  
**ANO LETIVO 2023/2024**  
**12 de janeiro de 2024**

I.

Comente, fundamentadamente, **duas** das seguintes afirmações [**6 valores cada**]:

1. O Direito Aéreo é de formação consuetudinária.

**Tendo em linha de conta a evolução do Direito Marítimo e do Direito Aéreo, assinala-se o facto de a uniformização internacional do Direito Marítimo ser, no essencial, o produto de uma evolução de base, assente na regulação que os vários Estados verteram em convenções internacionais destinadas a dar consecução à evolução da disciplina, ao passo que no Direito Aeronáutico a uniformização internacional é estimulada pelo “incessante progresso da navegação aérea”. Dito de outro modo, nesta perspetiva, coloca-se a tónica na natureza consuetudinária do Direito Marítimo, mas não do Direito Aéreo que, pela sua juventude, bebeu inicialmente da regulação marítima, mas, progressivamente, autonomizou-se.**

2. Os anexos da Convenção de Chicago têm força cogente.

**Os anexos da Convenção de Chicago têm uma função uniformizadora e de aperfeiçoamento da regulação jurídica da navegação aérea internacional, incluindo normas e práticas recomendadas, motivo pelo qual (i) ou seriam objeto de receção pelo Direito Internacional Público, na medida em que decorre da Convenção de Chicago que apenas os Estados estão vinculados por esta, ou (ii) seriam objeto de transformação em atos jurídicos de Direito Interno, reproduzindo os regulamentos administrativos o conteúdo daqueles. Noutros termos, sempre poderíamos sustentar que os anexos, *rectius* o direito derivado da ICAO configura uma recomendação aos Estados não tendo força cogente direta nos respetivos ordenamentos jurídicos.**

3. O *slot* corresponde, na íntegra, ao direito de propriedade.

**DIREITO AÉREO**  
**ANO LETIVO 2023/2024**  
**12 de janeiro de 2024**

Conquanto se possa argumentar que o titular de uma faixa horária atua tendo por base a respetiva atribuição, em virtude de as faixas atribuídas serem a base para decisões de negócios, como a aquisição de aeronaves ou o investimento no aumento de capacidade, a natureza dominial da faixa horária obsta a uma total assimilação entre a atribuição de uma faixa horária e a respetiva qualificação em termos patrimoniais, *maxime* como direito de propriedade. Em abono desta asserção, pode, ainda, argumentar-se com o facto de a própria transmissão de faixas horárias ser condicionada e não poder ser efetuada como uma mera compra e venda.

4. O *code sharing* é um contrato de franquia.

O *code sharing* poderá redundar num concreto aspeto de um contrato de franquia, contanto que o transportador *de facto* seja o franqueado do transportador contratual (franqueador). Todavia, nestas situações o voo em código partilhado surge num cenário de integração empresarial mais amplo, nada impedindo a celebração de acordos de *code sharing* desligados da lógica inerente à franquia, *i.e.* a integração do franqueado na cadeia de distribuição do franqueador, motivo pelo qual reputamos como excessiva a qualificação, em termos uniformes, deste tipo contratual como contrato de franquia

5. A servidão aeronáutica é uma servidão em sentido próprio.

Atento o facto de o regime das servidões aeronáuticas, no essencial, dizer respeito a restrições manifestas ao direito de propriedade, como, por exemplo, a proibição de edificação ou de realização de obras no prédio confinante com o aeroporto, é manifesto que estamos perante uma limitação legal ao direito de propriedade não existindo, em rigor, uma servidão em termos técnicos, pese embora o *nomen iuris* vertido na lei

II.

Comente, fundamentadamente, **uma** das seguintes afirmações [8 valores]

1. O Acordo Bermudas II é o padrão internacional para a regulação bilateral (e multilateral) do tráfego aéreo, funcionando como um marco incontornável para o setor aeronáutico.

**DIREITO AÉREO**  
**ANO LETIVO 2023/2024**  
**12 de janeiro de 2024**

O Acordo Bermudas II não teve um papel tão preponderante como o Acordo Bermudas I, pois, na sequência da desregulamentação efetuada pelos Estados Unidos da América, muitos Estados optaram por celebrar acordos bilaterais assentes na eliminação das restrições à capacidade e, bem assim, na diminuição da intervenção estatal em matéria tarifária, a par de maior facilidade no acesso ao mercado, em detrimento do modelo vertido no Acordo Bermudas II, caracterizado por uma limitação do tom liberal plasmado no Acordo Bermudas I. Com efeito, atento o facto de o Acordo Bermudas II ser assaz restritivo em sede de designação e de capacidade, este seria ultrapassado pela realidade, atenta a liberalização ocorrida nos Estados Unidos da América.

2. Por força do contrato de assistência em escala, o operador de assistência em escala responde, a título próprio, perante o passageiro (ou perante o destinatário das mercadorias) em caso de dano.

O contrato de *handling* surge, no tocante à bagagem e às mercadorias, como instrumental relativamente ao contrato de transporte. Dito de outro modo, atenta esta instrumentalidade, o operador de assistência em escala surge como um mero auxiliar do transportador, motivo pelo qual, na eventualidade de o operador de assistência em escala danificar ou extraviar bagagens ou mercadorias que lhe sejam confiadas, o transportador responderá perante o passageiro (no contrato de transporte aéreo de passageiros) ou perante o legítimo portador da carta de porte aéreo (no contrato de transporte aéreo de mercadorias) pelos atos do operador de assistência em escala. Dito de outro modo, perante o passageiro e perante o destinatário das mercadorias, os serviços a cargo do operador de assistência em escala não relevam, uma vez que, para efeitos de responsabilidade do transportador aéreo, o operador de assistência em escala é um mero auxiliar daquele, aspeto exponenciado pelo facto de a própria CM ser omissa relativamente ao operador de assistência em escala.