

DIREITO AÉREO II
ANO LETIVO 2023/2024
14 de junho de 2024

I.

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

1. A responsabilidade civil do operador de aeronaves civis pilotadas remotamente, no Direito português, é subjetiva.

Por força do Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho, entendeu o legislador que a perigosidade imanente dos sistemas de aeronaves não tripuladas merece enquadramento distinto. Com efeito, foi adotado um preceito assente na responsabilidade objetiva do operador, podendo ler-se no artigo 9.º, número 1 do Decreto-Lei em apreço que “Os operadores de UAS respondem, independentemente de culpa, pelo ressarcimento dos danos causados a terceiros por esse sistema, salvo se o acidente se dever a culpa exclusiva do lesado.”.

2. O contrato de transporte de mercadorias é um contrato a favor de terceiro.

Apesar de nas hipóteses de cisão entre expedidor e destinatário existir um contrato destinado a conferir uma posição a um terceiro, o direito deste não é o produto automático da celebração do contrato de transporte, mas da respetiva adesão ao conteúdo deste. A mera celebração do contrato de transporte não importa qualquer alteração sobre a situação patrimonial do destinatário, pois apenas aquando da entrega das mercadorias o destinatário manifesta a adesão ao contrato. Assim, o contrato de transporte poderá ser qualificado como um contrato autorizativo de recebimento da prestação por terceiro, sendo de afastar a qualificação como contrato a favor de terceiro puro, pois, com a adesão, o destinatário pode ficar obrigado a pagar o preço do transporte.

3. O *charter* aéreo é um contrato de locação de aeronaves.

O *charter* aéreo é um contrato legalmente atípico, não dispondo de qualquer regime legal expresso, pese embora seja um contrato socialmente típico, atenta a recorrência com que o mesmo é celebrado, *maxime* no domínio do setor turístico,

DIREITO AÉREO II
ANO LETIVO 2023/2024
14 de junho de 2024

o que leva alguns autores a sustentar que estamos perante um contrato peculiar, de conteúdo flexível e contornos imprecisos ou, mais perentoriamente, que estamos perante um contrato relativamente ao qual é impossível delinear uma construção suscetível de identificar um perfil e carácter próprios ou, pura e simplesmente, que não tem qualquer dignidade tipológica, em virtude ser reconduzível a figuras ou formas contratuais várias, como o transporte, o *wet lease* ou o *code sharing*, ao passo enquanto outros optam por sublinhar o parentesco ou, no mínimo, a proximidade entre o contrato de viagem organizada e o contrato de “*charter*” aéreo.

4. O sistema da Convenção de Montreal, em sede de transporte aéreo de mercadorias, assenta num sistema de culpa presumida.

Decorre do artigo 18.º, número 1, da CM, que o transportador é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria da mercadoria, desde que o evento causador do dano ocorra durante o transporte aéreo. Trata-se de um sistema assente em presunção de responsabilidade, consentâneo com a responsabilidade *ex recepto* que preside o transporte de mercadorias.

5. O “grande atraso”, no âmbito do Regulamento 261/2004, não permite o pagamento de qualquer compensação ao passageiro.

Segundo o TJUE, os passageiros de um voo cancelado e os passageiros de um voo atrasado sofrem um prejuízo análogo, consistente numa perda de tempo, encontrando-se, assim, em situações comparáveis para efeitos da aplicação do direito a indemnização previsto no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004.

6. A aeronave, enquanto coisa móvel, apenas pode ser objeto de penhor.

Apesar de competir ao Direito Civil regular os aspetos fundamentais da garantia sobre aeronaves, foi necessária a adaptação de princípios relativos às garantias, de modo que fossem acelerados os processos tendentes à constituição da hipoteca e, simultaneamente, fosse assegurada a integridade da aeronave e adaptado o regime

DIREITO AÉREO II
ANO LETIVO 2023/2024
14 de junho de 2024

das garantias à internacionalidade característica do Direito Aéreo. A preferência pelo regime da hipoteca é simples: caso as garantias sobre aeronaves tivessem sido construídas como um penhor, poderia dar-se o caso de, em função da exigência da entrega para efeitos de perfeição do penhor, não ser possível a operação da aeronave, salvo se o credor pignoratício consentisse na respetiva utilização.

II.

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

1. Na responsabilidade do transportador aéreo de passageiros apenas releva uma noção restrita de acidente.

Numa aceção ampla, “acidente” será sinónimo de acontecimento que, sendo estranho, anómalo e imprevisível, se relacione com os riscos próprios da navegação aérea e se verifique no decurso das operações de transporte ou, em alternativa, que apresente uma conexão estreita e direta com tais operações e a própria aeronave, enquanto, numa aceção restrita será todo e qualquer acontecimento do qual sobrevenha, no arco temporal definido pelo artigo 17.º da CM, a produção de danos de morte ou de lesão corporal para os passageiros, abstraindo da sua relação com a aeronave ou com as operações de transporte. A priori, deverá ser seguida esta via interpretativa, pois permite uma otimização da tutela dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo e uma maior uniformidade de soluções. Destarte, deverá ser tida em consideração a realidade do próprio passageiro, não sendo tidos em conta fatores como as operações da aeronave ou os riscos associados à navegação aérea.

2. As compensações pecuniárias previstas no Regulamento 261/2004 correspondem a uma vera e própria indemnização.

As compensações previstas no Regulamento não configuram uma vera indemnização, antes correspondendo a montantes, de carácter fixo, que apenas podem ser afastados em casos excecionais, como é o caso do regime de exclusões. Efetivamente, estas compensações apenas dependem da distância a percorrer e da

DIREITO AÉREO II
ANO LETIVO 2023/2024
14 de junho de 2024

natureza do voo. Ademais, estas compensações podem ser reclamadas independentemente da existência, no caso concreto, de culpa do transportador, pois o Regulamento baseia-se em circunstâncias objetivas para atribuir o direito à compensação pecuniária. Por conseguinte, não estamos diante de uma vera reparação do dano emergente do atraso, aspeto igualmente verificável pela circunstância de o quantum previsto pelo Regulamento ser fixo. Em suma, havendo dano, este deverá ser arbitrado pelo direito uniforme, maxime pela CM.