ATA DA REUNIÃO PRELIMINAR DO JÚRI PARA AS PROVAS DA CANDIDATA AO TÍTULO DE ESPECIALISTA MARTA SILVA E BORGES AFONSO TRIGO

No dia vinte e dois de fevereiro de dois mil e treze reuniu, no Instituto Superior Politécnico Gaya, o Júri nomeado pelo Despacho n.º 75/2013, de 11 de janeiro, para a apreciação prevista no artigo 15º do Regulamento do Agrupamento ISPGaya, da candidatura ao título de Especialista, requerida pela Dra. Marta Silva e Borges Afonso Trigo, na área 380 – Direito, com o trabalho profissional subordinado ao tema 'As Empresas Transportadoras Aéreas Comunitárias versus Empresas Transportadoras Aéreas de Países Terceiros'.

Presidente do Júri:
- Professor Doutor Lino Augusto Tavares Dias, Presidente do ISPGaya.

Vogais:
- Doutor Ricardo Alexandre Sousa da Cunha, na qualidade de Docente na área, indicado pelo Instituto Politécnico do Cávado e Ave;
- Doutora Rosa Maria Martins de Sousa Rocha, na qualidade de Docente na área, indicada pelo Instituto Politécnico do Porto;
- Dra. Susana Maria de Oliveira Lamas, na qualidade de Docente Especialista na área, indicada pelo Instituto Superior Politécnico Gaya;
- Dr. Francisco Espregueira Mendes, na qualidade de Advogado, indicado pela Ordem dos Advogados;
- Comandante Paulo Alexandre Soares, na qualidade de Vice-Presidente do Instituto Nacional de Aviação Civil, indicado pela Ordem dos Advogados.

Reunido o Júri, foram analisados o currículo da candidata, ao abrigo da alínea a) do nº 1 do artigo 9º do DL 206/2009, e o trabalho de natureza profissional a que se refere a alínea b) do artigo 5º do mesmo Decreto-Lei. Uma vez que estava cumprido o disposto no n.º 2 do artigo 12º, o Júri, ao abrigo do n.º1 do mesmo artigo, deliberou, por unanimidade, admitir a candidata a Provas Públicas, com indicação para que a candidata apresente uma reformulação ao trabalho de natureza profissional, sendo-lhe concedido, para o efeito, um prazo até 30 de setembro de 2013. As Provas agendaram-se para o dia 26 de outubro de 2013, com início pelas 10 horas. Igualmente, definiu-se a seguinte metodologia de trabalho para as provas: discussão do currículo a cargo da Doutora Rosa Maria Martins de Sousa Rocha e Dr. Francisco Espregueira Mendes; discussão do trabalho de natureza profissional, a cargo do Comandante Paulo Alexandre Soares e do Doutor Ricardo Alexandre Sousa da Cunha. As fundamentações dos elementos do júri encontram-se expressas em relatório subscrito pelos próprios, os quais ficam em anexo à presente ata e dela fazem parte integrante. O teor dos relatórios dos elementos do Júri encontram-se transcritos abaixo:

Doutor Ricardo Alexandre Sousa da Cunha:

Avaliação global do perfil escolar:
"Formação académica adequada à área em que são requeridas as provas
- Licenciatura na área;
- Curso pós Universitário de Estudos especializados em direito comunitário e internacional;
- Pós-graduação em direito penal económico".

Avaliação global da experiência profissional:
"Experiência profissional adequada à área em que se propõe:
- Inscrição na Ordem dos Advogados (Conselho Distrital do Porto);
- Formadora;
- Docente;
- Artigos publicados, apesar de apenas até 2001;
Carece de ulterior instrução documental, seja no que se refere a alguma da experiência profissional invocada, seja no que se refere à sua pertinência para as provas requeridas".

Avaliação do trabalho de natureza profissional:
"O tema do trabalho apresentado pela candidata é inovador e interessante, inserindo-se numa área das ciências jurídicas em desenvolvimento;
A estrutura do trabalho parece bem gizada, partindo de um caso real para o seu tratamento legislativo, dogmático e jurisprudencial;
O desenvolvimento do trabalho não parece, no entanto, plenamente concretizar os propósitos da candidata:
1 – Não é justificada a coerência exigida entre o caso apresentado e o tema desenvolvido subsequentemente:

2 – A escrita apresenta alguns lapsos, erros semânticos e gramaticais, e incoerências que importa rever;
3 – As conclusões do trabalho não são integralmente satisfatórias, nem pertinentes para o caso exposto".

Avaliação global da candidatura:
Admitida
Observações: Propõe-se que a candidata supra insuficiências na instrução documental do requerido, bem como, que considere a reformulação do trabalho, em especial considerando as sugestões formuladas pelo vogal do Júri Comandante Paulo Alexandre Soares, anexa à ata".

Doutora Rosa Maria Martins de Sousa Rocha:

Avaliação global do perfil escolar:
"- Licenciatura em Direito, pré Bolonha, há mais de 10 anos;
- Curso pós Universitário de Estudos Especializados em Direito Comunitário e Internacional;
- Pós-graduação em Direito Penal Económico;
- Várias formações não conferentes de grau;
- Alguns artigos e pequenos escritos publicados, mas há já uns anos – desde 1996 a março de 2001.
- Participou em conferências, mas, também, já há bastante tempo – a última data de 2000".

Avaliação global da experiência profissional:
"- Advogada desde 1998, logo há mais de 10 anos;
- Formadora na Câmara de Comércio e Indústria Luso-Alemã – entre 1998 e 2008, embora o comprovativo refira apenas a partir de 2001;
- Docente no ISCET, em 2003/2004 (sem comprovativo) e a partir de 2008...- o comprovativo apenas refere a lecionação de 3 UC's (duas de 45h e 1 de 15h entre 2008 e 2009);
- Formadora na Associação dos Transitários – 26h – datas??? – comprovativo incompleto.
A informação da experiência profissional é incompleta. Não tem evidências do exercício da advocacia – a candidata não pode escusar-se no sigilo profissional. Sem evidências não conseguimos apurar da sua qualidade de especialista na área do Direito. Deve, por isso, juntar evidências de processos/ peças processuais em número e qualidade que entenda ser bastante para permitir formar no Júri a convicção de que possui um currículo profissional de qualidade e relevância comprovadas para o exercício da profissão na área do Direito – art.7º b) da Lei acima identificada".

Avaliação do trabalho de natureza profissional:
"O tema é atual e de interesse, o que é de louvar.

Apresenta, no entanto, algumas deficiências, imprecisões, erros de caligrafia e, o mais relevante, imprecisões de substância – no que toca à análise do conteúdo, subscrevo, integralmente, as observações do Senhor Comandante Paulo Alexandre Soares, que aqui dou por reproduzidas".

Avaliação global da candidatura:
Admitida
Observações: A candidata deve:
- Juntar as evidências da sua atividade profissional, cuja falta ou insuficiência está acima assinalada
- Reformular o trabalho de natureza profissional de modo a acolher, se achar por bem, as críticas construtivas assinaladas pelo Senhor Comandante Paulo Alexandre Soares".

Dra. Susana Maria de Oliveira Lamas:

Avaliação global do perfil escolar:
"Adequado à obtenção do título pretendido".

Avaliação global da experiência profissional:
"A nível de curriculum profissional, faltam evidências da sua atividade profissional no âmbito da advocacia".

Avaliação do trabalho de natureza profissional:
" O trabalho apresentado destaca-se pela novidade e interesse do tema escolhido. No entanto, necessita de aclaração no que se refere à apresentação e análise do mesmo. Exibe ainda alguns lapsos de escrita e formatação que se sugere sejam corrigidos".

Avaliação global da candidatura:
Admitida
Observações:
"Tendo em atenção o exposto no 'Documento de Análise Global' (junto em anexo pelo Comandante Paulo Alexandre Soares), a cujo teor se dá aquiescência, sugere-se que se requeira à candidata a reformulação do trabalho apresentado, se assim a mesma o entender".

Dr. Francisco Espregueira Mendes:

Avaliação global do perfil escolar:
"- Licenciada em Direito, pela Universidade Católica Portuguesa.
- Curso pós Universitário de Estudos Especializados em Direito Comunitário e Internacional, pela Universidade Católica de Louvain (Bélgica).
- Várias formações que não atribuem grau.
Parece-me que a candidata tem o perfil escolar necessário para ser admitida às provas".

Avaliação global da experiência profissional:
" – Inscrita na Ordem dos Advogados como Advogada – Conselho Distrital do Porto – desde 1998.
- Formadora na "Câmara de Comércio Luso-Alemã" (Declaração Comprovativa refere entre 2001 e 2008).
- Formadora na 'Associação dos Transitários de Portugal' (Documento Incompleto).
- Docente no ISCET – Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo (Declaração Comprovativa refere o período entre 2008 e 2010 – 45h + 45h + 15h).
Parece-me que, confirmando-se as informações transmitidas, a candidata tem a experiência necessária para ser admitida às provas.
No entanto, proponho que sejam solicitados à candidata os seguintes elementos: (i) documento comprovativo da participação enquanto advogada nos processos judiciais referidos; (ii) identificação do objeto dos principais processos judiciais em apreço por forma a ser aferida a respetiva complexidade".

Avaliação do trabalho de natureza profissional:
"O tema é interessante e original, inserindo-se o trabalho apresentado na área para que foram requeridas as provas".

Avaliação global da candidatura:
Admitida
Observações:
"Apesar do interesse do tema, parece-me que o trabalho deve ser objeto de melhorias, pelo que proponho que a candidata seja convidada a rever o mesmo (caso assim o pretenda), no sentido de serem introduzidas clarificações e precisões na apresentação e análise do tema apresentado".

Comandante Paulo Alexandre Soares:

Avaliação global do perfil escolar:
"- Licenciatura na área em que se candidata, direito, curso de 5 anos;
- Inscrita na Ordem dos Advogados – CD do Porto;
- Curso pós Universitário de Estudos Especializados em Direito Comunitário e Internacional;
- Pós-graduação em direito penal económico".

Avaliação global da experiência profissional:
"- Nada a opor, contudo faltam evidências da atividade profissional como profissional liberal iniciada em 1998, apesar de ter sido apresentado documento descritivo dessa mesma atividade;
- No que se refere a artigos publicados, existe um espaço de tempo relevante entre o último apresentado, 2001, e a data desta candidatura;
- Vários artigos publicados no jornal Vida Económica;
- Participação em arbitragem internacional, mas sem evidências da mesma".

Avaliação do trabalho de natureza profissional:
"Destacam-se:
- O interesse no tema e a sua novidade".

Avaliação global da candidatura:
Admitida.
Observações:
1 – A estrutura adotada para a elaboração do trabalho não se considera adequada ao objetivo pretendido, tendo sido apresentada uma resenha histórica sobre a política do transporte aéreo internacional e da U.E., com diferentes temas que não têm qualquer relação com o caso em estudo;

2 – Da análise ao trabalho apresentado não se alcança a relação entre a ação intentada relativa ao transporte aéreo internacional de mercadorias e a conclusão de que o "acordo de céu aberto celebrado entre a U.E. e EM, por um lado, e os EUA, por outro, veio permitir que empresas americanas possam escapar à legislação internacional em matéria de responsabilidade civil" (págs. 5,6,69 e 70).
Convém aqui salientar que os acordos bilaterais sobre serviços aéreos assentaram, desde sempre, no princípio da nacionalidade para a propriedade e o controlo efetivo das transportadoras aéreas a designar ao abrigo desses acordos, princípio que veio a ser alterado para os EM da U.E., na sequência dos acórdãos do TJUE de 5 de novembro de 2002, das decisões adotadas no Conselho de Ministros dos Transportes, de junho de 2004 e da publicação do Regulamento (CE) n.º 847/2004, passando a regra a ser o princípio do estabelecimento.

O Acordo de Transporte Aéreo entre os EUA e a U.E. e os seus EM, negociado pela Comissão Europeia, em nome dos seus EM e com a participação destes, reconhece os princípios da propriedade e controlo efetivo comunitário e o local de estabelecimento principal em território da U.E.(condições para a obtenção de uma licença de exploração), mantendo-se os princípios de nacionalidade para a propriedade e o controlo efetivo e o local de estabelecimento principal para as companhias aéreas americanas.

Assim, as autorizações de exploração para as companhias aéreas das Partes, apenas serão concedidas se respeitados os princípios enunciados no parágrafo anterior, pelo que, os argumentos utilizados no trabalho no que se refere ao estabelecimento das companhias aéreas americanas em território da U.E., sendo contrários às disposições do Acordo, tornariam impossível qualquer autorização de exploração a essas companhias aéreas, pois não seriam reconhecidas pelas legislação dos EUA como companhias aéreas deste país.

3 – Falta de conhecimento sobre o ICAO e os seus instrumentos, nomeadamente, qual é a relação e o papel da Conferência sobre Transporte Aéreo.

4 – A informação sobre o mercado único europeu do transporte aéreo (3º pacote e Regulamento (CE) n.º 1008/2008), sobre as relações internacionais entre os Estados-Membros e os países terceiros no domínio da aviação (incluindo os acórdãos do TJCE de 5 de novembro de 2002 e o Acordo de Transporte Aéreo entre os EUA e a CE e os seus EM) e sobre a legislação nacional relativa à distribuição dos direitos de tráfego decorrente do art.º 5.º do Regulamento (CE) n.º 847/2004, revela um conhecimento muito reduzido sobre as matérias, tratando-se da mera enunciação das disposições do articulado dos diferentes diplomas, por vezes incorreta e pouco clara.

Concluindo:
Com Base no caso concreto da ação em tribunal, o trabalho deveria ter como objeto principal a Convenção de Montreal.

Propõe-se:
Convidar a candidata a reformular o trabalho apresentado de forma a serem corrigidos os erros, formatação e lapsos de escrita, bem como a clarificação e precisão na apresentação e análise do tema apresentado.

Em anexo:
Documento de análise global.

ANEXO:
ANÁLISE DO DOCUMENTO REFERIDO NA ALÍNEA b), DO nº 1, DO ARTIGO 4º, DO REGULAMENTO PARA ATRIBUIÇÃO DO TÍTULO DE ESPECIALISTA NO «AGRUPAMENTO ISPGaya»
Candidata: Marta Borges
A - Falhas nos termos da Lei aplicável a trabalhos académicos:

1. Trabalho de 2012 sem que tenha respeitado o acordo ortográfico

2. Erros ortográficos (ex: pág. 21 "ajir";

pág. 64 "consenço"
pág. 66 "desinsentivo"
3. Pontuação – vários
4. Acentuação – pág 12, pág 23, pág. 30, pág. 45
5. Formatação texto – pág. 7, 22, pág 45

B – Análise Objetiva:
Pág. 1
– Imprecisão quanto ao documento de suporte a que alude a alínea b), do nº 1 do artigo 4º, do regulamento para atribuição do título de especialista no «agrupamento ISPgaya».
Pág. 3
– Em 1995/1945…aceite num curso pós universitário,…Das disciplinas lecionadas…

Pergunta-se: foi aceite para frequentar o curso pós universitário, como se depreende na frase anterior ou pelo contrário foi docente desse curso?
Pela análise do CV/diplomas foi discente
Pág. 5
6 Capítulos: – desde logo não se consegue descobrir nenhuma referência a capítulos no resumo
No resumo, quando se refere ao capítulo 1º, que o mesmo é dedicado à "explicação do caso concreto", tal não encontra correspondência, nem com o seu título, "Apresentação do caso concreto" nem é o seu conteúdo.
1º Capítulo –
Da pág. 11 à 13
Pág. 11
1. Introdução

- o que é uma transportadora multinacional?
Atualmente uma transportadora multinacional é aquela que tem bases operacionais em vários estados soberanos, mesmo que em termos europeus só realize voos intercomunitários.
1.1. Transitário – Empresa A

- Empresa que pretendia o transporte aéreo de mercadorias (Empresa B)
- Valor da Mercadoria – 78.160.00 – Rolhas de Cortiça
- Transportador Aéreo – Empresa C
- Representante em Portugal da transportadora – Empresa C1 (Comparação com expeditos/transportador e destinatário Pág. 20)

Pág. 12
- Danos na mercadoria – efetivos
- O dono da mercadoria – Empresa B – reclama junto do transitário (intermediário entre transportadora e cliente/proprietários da mercadoria, que por sua vez transmitiu a reclamação à representação em Portugal – Empresa C1 – da transportadora.
Pág. 12/13
- Com a notificação judicial avulsa à representação da transportadora, pretendeu-se entre outras intenções, dar "a conhecer ao transportador a intenção firme da empresa A e da empresa B de cobrar os valores devidos pelas avarias" na mercadoria transportada.
Pergunta-se: o transitário – Empresa A – tinha algum interesse na cobrança da indeminização por danos?
Pág. 13
Último parágrafo
"Tal decisão, embora correta sob o ponto de vista jurídico da aplicação da legislação em vigor, nacional e comunitária."
Começa aqui verdadeiramente o problema...
Observação: Como é que uma decisão correta, pode limitar a livre concorrência entre transportadoras aéreas comunitárias e as transportadoras aéreas de países terceiros, mesmo que só indiretamente?
2º Capítulo
Da pág. 14 à 26
2.1 – Resenha Histórica
Pág. 14/15
"Entre 1929 e 1999, a comunidade internacional, através de vários organismos internacionais, foi chamada a decidir sob várias questões do transporte aéreo comercial"
Pergunta-se: Quais organismos internacionais?
Nota: O "sistema de Varsóvia", de 1929, veio unicamente unificar certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, que no caso em apresso determina os valores das indeminizações por transporte deficiente por via aérea.
Pág. 18
1- Os Acordos IATA de 1995 – IIA e MIA não criaram – "na prática" um regime contratual derrogatório das normas da Convenção de Chicago, demonstraram isso sim que o transporte aéreo internacional estava maduro e pronto para oferecer credibilidade ao mercado, desde logo, porque advém de uma auto-regulação das companhias aéreas suas filiadas.
2- Por outro lado, parece existir grande confusão quanto à aplicação do sistema de Varsóvia ou da Convenção de Montreal, desde logo porque não há qualquer "regra da prevalência normativa"

Pág. 19
2.2 – A Responsabilidade Civil do transportador aéreo à luz da Convenção de Montreal.
É meramente apresentada uma resenha descritiva da tese de doutoramento do Doutor Carlos Neves de Almeida.
3º Capítulo
Da pág. 27 á 44
Esclarecimento factual normativo relativo ao Transporte Aéreo na União Europeia:
1º Pacote – 1987
2º Pacote – 1990
O 3º PACOTE DO TRANSPORTE AÉREO:
- *Regulamento (CEE) nº 2407/92 - relativo ao licenciamento de empresas*
- *Regulamento (CEE) nº 2408/92 - relativo ao acesso ao mercado*
- *Regulamento (CEE) nº 2409/92 - relativo às tarifas aéreas*

1 Janeiro 1993
Comunidade Europeia (criação do mercado único)
- liberdade de estabelecimento, maioria da propriedade e controlo efetivo comunitários
- liberalização do acesso de todas as transportadoras aéreas comunitárias às rotas intra - comunitárias, incluindo os serviços domésticos dentro de cada Estado Membro (desde 1 de Abril de 1997)
- liberalização das tarifas aéreas
Regulamento (CE) do Parlamento Europeu e do Conselho nº 1008/2008, de 24 de Setembro
- Reforçar os requisitos de concessão e revogação das licenças de exploração,

. Uma licença de exploração é válida enquanto a transportadora aérea cumprir os requisitos do Regulamento
. A autoridade de licenciamento deve acompanhar de perto o cumprimento dos requisitos do Regulamento
. A autoridade de licenciamento pode, a qualquer momento, avaliar o desempenho financeiro da transportadora aérea comunitária
. Com base na avaliação, a autoridade deve suspender ou revogar a licença de exploração caso deixe de estar convencida que a transportadora aérea se encontra em condições de satisfazer as suas obrigações efetivas e potenciais – período de 12 meses
. Sempre que existam indicações claras da existência de problemas financeiros ou tenha sido instaurado um processo de insolvência ou afim, a autoridade deve, sem demora, proceder a uma avaliação aprofundada da situação financeira e, reexaminar o estatuto da licença – prazo de 3 meses
. Em caso de suspensão ou retirada do COA, a autoridade suspende ou revoga imediatamente a licença de exploração
- Reforçar os requisitos de locação das aeronaves,
Locação de aeronaves registadas num país terceiro, em regime de locação com tripulação
. Justificar essa locação com base em necessidades extraordinárias,
. Provar que a locação é necessária para satisfazer necessidades de capacidade sazonais,
. Provar que a locação é necessária para superar dificuldades de exploração.
- Clarificar e simplificar as regras aplicáveis às obrigações de serviço público,
. O Estado Membro pode limitar o acesso aos serviços aéreos regulares numa rota de acordo com as obrigações de serviço público impostas a essa rota, a uma só transportadora aérea comunitária:
Por 4 anos,
Por 5 anos, se essa rota envolver um aeroporto servindo uma região ultraperiférica
- Eliminar as restrições à celebração de acordos comerciais do tipo "code share" entre transportadoras aéreas comunitárias e de países terceiros,
- Promover a transparência dos preços para os passageiros
. As transportadoras aéreas comunitárias, e numa base de reciprocidade as transportadoras aéreas de países terceiros terão liberdade para fixar as tarifas aéreas de passageiros e de carga para serviços aéreos intracomunitários.
. O preço final a pagar deve ser sempre indicado e deve incluir a tarifa aérea aplicável bem como todos os impostos, encargos, sobretaxas e taxas aplicáveis que sejam impreteríveis e conhecidos no momento da publicação.
Pág. 34
Pouca clareza sobre o conceito de segurança aérea – safety e security;
As distorções da concorrência não são por força das avaliações regulares da situação financeira, visto estas terem como objetivo garantir que o operador tem o capital necessário para que a segurança aérea, security e em especial a vertente safety nunca seja posta em causa.
- " o capital social da empresa de transportes deverá ser detido em mais de 50% por nacionais de um EM da U.E. No caso dos sócios ou acionistas serem outras empresas, as empresas nacionais de um EM terão que ter o controlo efetivo" (pág. 33). Verifica-se também confusão entre os requisitos exigíveis para a avaliação financeira das empresas para fins de licenciamento e a supervisão financeira das mesmas pelas autoridades de licenciamento competentes (pág. 34 e 35).
Pág. 37
Desconhece-se o motivo pelo qual se alude ao conceito de "Céu Único Europeu", bem como à "concretização de um espaço comunitário de liberdade, segurança e justiça", revelando desconhecimento e confusão
4º Capítulo
Da pág. 45 à 60
Pág. 45
A Convenção de Chicago não "veio implementar um quadro regulador internacional", mas sim criar condições para através da ICAO, propor normas e práticas recomendadas – SARPS.
Existe confusão sobre a celebração de acordos bilaterais de países estados membros da UE como países terceiros:
- "As cláusulas comunitárias"/Cláusulas tipo
- Os acordos verticais: são acordos negociados pela Comissão Europeia em nome dos EM, decorrem de um mandato especifico para cada país terceiro dado pelo Conselho de Ministros

dos Transportes e visam a celebração de um acordo global entre a U.E. e os seus EM por um lado e o país terceiro, por outro. - Os acordos horizontais: tem como objetivo tornar conforme com o direito comunitário os acordos bilaterais sobre serviços aéreos negociados pelos EM com países terceiros e apenas versam as cláusulas da competência exclusiva da Comissão Europeia.

Pág. 46

Não se subscreve qualquer uma das afirmações.

Pág. 57

O DL 116/2012 não derroga o DL 66/92 mas sim tal com diz o seu artº 29º - norma revogatória – revoga o DL 66/92.

Conceitos que aparentam ser sinónimos, mas que em direito não são, muito menos no direito comunitário.

Pág. 58

- Aplica-se só e sempre que exista um acordo entre Portugal e um País terceiro ou acordo da UE com países terceiros.

5º Capítulo

Pág. 61 à 68

Esclarecimento factual normativo sobre as "Liberdades do Ar":

A 1ª Liberdade, conhecida como a "Liberdade de sobrevoo", autoriza, automaticamente, qualquer operador aéreo de um Estado signatário a sobrevoar o território de um outro Estado signatário sem ter que aterrar.

A 2ª Liberdade, a "A Liberdade da Escala Técnica", concede o privilégio, automático, de um operador aéreo aterrar num dado Estado contratante sem que a aeronave tenha que desembarcar ou embarcar tráfico.

A 3ª Liberdade permite embarcar tráfico, isto é, passageiros, correio e carga, embarcados no território de Estado proprietário da aeronave.

A 4ª Liberdade permite, também, embarcar tráfico destinado ao território a que pertence a aeronave.

A 5ª Liberdade concede, e novamente de forma automática, o privilégio de embarcar tráfico destinado ao território de qualquer outro Estado contratante, bem como o privilégio de desembarcar tráfico proveniente de um qualquer outro território.

A 6ª Liberdade concede o direito ou privilégio de um operador realizar, através do seu Estado de origem, tráfico entre dois outros Estados contratantes.

A 7ª Liberdade concede o direito ou privilégio de realizar tráfico entre o seu Estado de origem e outro Estado não signatário dos convénios.

A 8ª Liberdade, conhecida como a "Liberdade da cabotagem sucessiva", concede o privilégio de um operador realizar tráfico entre dois aeroportos de um mesmo Estado contratante que não o seu próprio, desde que a operação comercial comece ou termine no seu Estado de origem.

A 9ª Liberdade, conhecida como a "Liberdade de cabotagem autónoma", é idêntica à 8ª liberdade, só que o direito e privilégio está autorizado entre pontos de um mesmo Estado contratante, sem que seja necessário iniciar ou terminar a operação no Estado de origem.

As duas primeiras Liberdades não têm carácter mercantil, embora interessem indiretamente aos serviços aeronáuticos e, por conseguinte, são designadas como as "Liberdades Técnicas do Ar". As Liberdades seguintes relacionam-se, intimamente, com a exploração comercial dos serviços aéreos, sendo designadas como as "Liberdades Comerciais ou Direitos Comerciais". Por se tratar de levantamentos automáticos do princípio da soberania absoluta que, claramente, beneficiam os Estados melhor apetrechados com serviços aéreos, poucos foram os países que assinaram os acordos que as permitem. Tais Liberdades têm sido negociadas através de acordos bilaterais entre Estados, apesar das várias tentativas de se chegar a um acordo global e universal. Prova disso, é o recente acordo entre os Estados Unidos da América e a Europa para a total abertura das rotas entre os dois continentes.

Pág. 64, 65 e 66

Não se compreende nem apoia a totalidade do ponto 5.1 desde logo porque se confunde o escopo do acordo UE/EUA.

As companhias americanas não acedem ao mercado nos mesmos termos das companhias europeias. O acesso ao mercado destas companhias é realizado nos termos da legislação americana, tal como as companhias europeias o obtém nos termos da legislação comunitária. Existe sim o princípio da reciprocidade no acesso ao mercado da outra parte.

Por outro lado, as operações aéreas são realizadas no respeito integral das normas e práticas recomendadas pela ICAO e plasmadas nos anexos à Convenção de Chicago, por forma a ser garantido o mais alto padrão na segurança aérea.
Assim,
- "... já que as transportadoras aéreas comunitárias estariam sujeitas a regras muito mais rigorosas e exigentes para adquirirem o estatuto de transportadoras europeias, ao passo que as transportadoras aéreas não comunitárias fugiriam a esse controle, na medida em que se encontravam protegidas pelos seus próprios países, não lhes podendo ser imposto o preenchimento desse mesmos requisitos" (pág. 45, 46 e pág. 57, 58 e 59),
- " O presente acordo veio liberalizar o transporte aéreo transatlântico ... as transportadoras aéreas de ambas as partes passam a poder sobrevoar ... realizar escalas, ...operar voos .... " (pág. 61 e seguintes) – o acordo não abrange os serviços aéreos com o Canadá e antes da celebração do acordo em causa, um número considerável de transportadoras aéreas já usufruíam desses direitos no âmbito dos acordos bilaterais,
- " ... os operadores de transporte aéreo não comunitários, não estando obrigados a possuir um estabelecimento estável em território comunitário, acabam por fugir ao controlo sobre o acesso ao mercado imposto aos operadores de transporte aéreo comunitários". (pág. 69).
De facto, a abertura de um estabelecimento no território da outra Parte tem sido sempre um direito e não uma obrigação.
6º Capítulo
Pág. 69 à 70
As conclusões:
Não se subscrevem e são de difícil aceitação desde logo porque:
1. A estrutura adotada para a elaboração do trabalho não se considera adequada ao objetivo pretendido, tendo sido apresentada uma resenha histórica sobre a política do transporte aéreo internacional e da U.E., com diferentes temas que não têm qualquer relação com o caso em estudo.

2. Da análise ao trabalho apresentado não se alcança a relação entre a ação intentada relativa ao transporte aéreo internacional de mercadorias e a conclusão de que o "acordo de céu aberto celebrado entre a U.E. e EM por um lado e os EUA por outro, veio permitir que empresas americanas possam *escapar* à legislação internacional em matéria de responsabilidade civil" (pags 5 e 6 e 69 e 70).

Convém aqui salientar que, os acordos bilaterais sobre serviços aéreos assentaram, desde sempre, no princípio da nacionalidade para a propriedade e o controlo efetivo das transportadoras aéreas a designar ao abrigo desses acordos, principio que veio a ser alterado para os EM da U.E., na sequência dos acórdãos do TJUE de 5 de novembro de 2002, das decisões adotadas no Conselho de Ministros dos Transportes de junho de 2004 e da publicação do Regulamento (CE) nº 847/2004, passando a regra a ser o princípio do estabelecimento.
O Acordo de Transporte Aéreo entre os EUA e a UE e os seus EM, negociado pela Comissão Europeia, em nome dos seus EM e com a participação destes, reconhece os princípios da propriedade e controlo efetivo comunitários e o local de estabelecimento principal em território da U.E. (condições para a obtenção de uma licença de exploração), mantendo-se os princípios de nacionalidade para a propriedade e o controlo efetivo e o local de estabelecimento principal para as companhias aéreas americanas.
Assim, as autorizações de exploração para as companhias aéreas das Partes, apenas serão concedidas se respeitados os princípios enunciados no parágrafo anterior, pelo que, os argumentos utilizados no trabalho no que se refere ao estabelecimento das companhias aéreas americanas em território da U.E. sendo contrários às disposições do Acordo, tornariam impossível qualquer autorização de exploração a essas companhias aéreas, pois não seriam reconhecidas pela legislação dos EUA como companhias aéreas deste país.
3. Falta de conhecimento sobre a ICAO e os seus instrumentos, nomeadamente qual é a relação e o papel da Conferência sobre Transporte Aéreo.

4. A informação sobre o mercado único europeu do transporte aéreo (3º pacote e Regulamento (CE) nº 1008/2008), sobre as relações internacionais entre os Estados-Membros e os países terceiros no domínio da aviação (incluindo os acórdãos do TJCE de 5 de novembro de 2002 e o Acordo de Transporte Aéreo entre os EUA e a CE e os seus EM) e sobre a legislação nacional relativa à distribuição dos direitos de tráfego decorrente do art.º 5º do Regulamento

(CE) nº 847/2004, revela um conhecimento muito reduzido sobre as matérias, tratando-se da mera enunciação das disposições do articulado dos diferentes diplomas, por vezes incorreta e pouco clara.

CONCLUINDO,

Com base no caso concreto da ação em tribunal, o trabalho deveria ter como objeto principal a Convenção de Montreal.

Não tendo sido abordado qualquer outro assunto, foi lavrada a presente ata que será assinada pelo Presidente do Júri.

Vila Nova de Gaia, 20 de março de 2013.

O Presidente do Júri

Prof. Doutor Lino Augusto Tavares Dias