

# A IMPLEMENTAÇÃO DE REGRAS COMUNS DE ACESSO À ATIVIDADE E AO MERCADO DO TRANSPORTADOR AÉREO COMUNITÁRIO

**Marta Borges**

ISCET | Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo

## RESUMO

Os transportes são uma das primeiras políticas comuns da UE . Desde a entrada em vigor do Tratado de Roma, em 1958, que a política comum dos transportes se centrou na supressão dos obstáculos nas fronteiras entre os Estados-membros, tendo assim contribuído para a livre circulação das pessoas e bens. As suas grandes orientações visavam concretizar a realização do mercado interno, assegurar um desenvolvimento sustentável, construir grandes redes de infraestruturas europeias, controlar o espaço, reforçar a segurança e desenvolver a cooperação internacional.

**Palavras-chave:** Transporte aéreo, Regras de Acesso, União Europeia.

## ABSTRACT

The transports are one of the first policies of the EU. Since Rome Treaty, in 1958, EU Transports Policy is focus in eliminating the obstacles in crossing frontiers in Member States. The main orientations of this policy are related to the establishment of an internal market, assuring a sustainable development, building big European network infrastructures, controlling the space, improving safety and security and developing international cooperation.

**Keywords:** Air Transport, Access Rules, European Union

## LISTA DE ABREVIATURAS

- COA : certificado de operador aéreo
- DSE: Direito de Saque Especial, unidade monetária internacional cuja cotação é calculada pelo Fundo Monetário Internacional (FMI)
- JOUE: Jornal Oficial da União Europeia
- UE: União Europeia

## 1. INTRODUÇÃO

A exclusão do transporte aéreo internacional como política comum dos transportes na UE, não impediu, que a UE tenha vindo a dar uma relevância crescente ao transporte aéreo e, em consequência, tenha vindo a implementar medidas e disposições legislativas de harmonização e organização do acesso ao mercado e à atividade, tendentes à sua abertura e a uma concorrência no setor.

A jurisprudência do TJCE foi crucial para este desenvolvimento legislativo, ao confirmar, no acórdão conhecido como “Novas Fronteiras” de 30 de abril de 1986, a aplicabilidade aos transportes aéreos das regras da concorrência do Tratado (art.s 101º e ss do Tratado). Com o acórdão “Novas Fronteiras”, o tribunal veio permitir uma grande abertura e flexibilidade na organização de mercado do transporte aéreo, permitindo uma grande liberdade no estabelecimento de tarifas.

## 2. OS TRÊS PACOTES LEGISLATIVOS COMUNITÁRIOS

Após o acórdão “Novas Fronteiras”, o Conselho veio estabelecer um primeiro pacote de medidas de liberalização, em dezembro de 1987.

A Decisão do Conselho 87/602/CEE, de 14 de dezembro, foi o ponto de partida para a realização de um mercado interno para o transporte aéreo, tal como havia sido acordado na reunião dos Chefes de Estado e do Governo em junho de 1986 e teve como objetivo regular a partilha da capacidade de oferta entre transportadoras aéreas comunitárias, em voos intracomunitários regulares de transporte de passageiros. Assim, entre 1 de janeiro de 1988 e 30 de Setembro de 1989, os Estados-membros estariam obrigados a autorizar quaisquer transportadoras aéreas comunitárias de terceira e quarta liberdades,<sup>1</sup> a explorarem rotas entre os respetivos territórios, assim como adaptarem a sua capacidade de oferta, desde que não ultrapassem determinadas quotas mínimas.<sup>2</sup> Os Estados-membros interessados, todos aqueles entre os quais o serviço aéreo regular estaria a ser explorado, ficariam ainda obrigados a aceitar a designação múltipla, numa base de país a país e/ou cidade a cidade, se preenchidos determinados requisitos,<sup>3</sup> assim como ao acesso a rotas entre aeroportos centrais e regionais. Por último, os direitos de exploração de rotas de quinta liberdade, i.e. o direito de explorar o transporte aéreo comercial de passageiros, carga e correio entre dois Estados diferentes daqueles em que a transportadora aérea se encontra registada, também se encontravam previstos, mas sujeitos a diversos requisitos.<sup>4</sup>

No mesmo ano é publicada a Diretiva 87/601/CEE do Conselho de 14 de dezembro, relativa às tarifas dos serviços aéreos regulares entre os Estados-membros, a qual veio regular a competência, critérios e procedimentos de aprovação das tarifas aéreas nos serviços aéreos intracomunitários, com base no regime da dupla aprovação dos Estados-membros interessados.

Por sua vez, os Regulamentos (CEE) nº 3975/87 e (CEE) nº 3976/87, ambos do Conselho, de 14 de dezembro de 1987, vieram estabelecer os procedimentos relativos às regras da concorrência aplicáveis aos transportes aéreos internacionais entre aeroportos da então designada comunidade europeia.<sup>5</sup>

O primeiro pacote veio, assim, permitir numa primeira fase às transportadoras aéreas comunitárias, a possibilidade de ajustarem as suas capacidades de oferta sem intervenção estatal em determinadas circunstâncias; de obterem automaticamente a aprovação de tarifas reduzidas, desde que cumpridos certos requisitos, assim como as disposições relativas ao acesso ao mercado deveriam favorecer a criação de novos serviços e a abertura a novas linhas, regulando ainda aspetos básicos de concorrência entre transportadoras aéreas comunitárias.

Em 1990 surge o segundo pacote de medidas de liberalização visando melhorar as modalidades de estabelecimento das tarifas nos serviços aéreos regulares e alargar as condições de acesso ao mercado.

1 Para efeitos da presente decisão, nos termos do art. 2º, alínea d), considerava-se transportadora aérea da terceira liberdade, “*uma transportadora aérea com o direito de desembarcar no território de outro Estado, passageiros, carga e correio embarcados no Estado onde se encontra registada*” e transportadora aérea de quarta liberdade aquela com direito de embarcar noutra Estado, passageiros, carga e correio para desembarque no seu Estado de Origem.

2 No período compreendido entre 1.01.1988 e 30.09.1989, as quotas de capacidade deveriam situar no interior de uma faixa de 55% a 4%. A partir de 1.10.1989, essa faixa seria alargada para 60% a 40%.

3 Esta designação múltipla, apenas obrigava à aceitação de uma transportadora aérea por rota de cada Estado-membro Interessado (cf. Art.º 5, nº 1 da Decisão 87/602/CEE de 14 de dezembro).

4 Entre os quais, serem autorizadas pelo Estado onde a transportadora aérea se encontra registada; serem exploradas como um prolongamento de um serviço com origem ou destino no estado de origem; serem exploradas entre dois aeroportos, com determinadas especificidades e não ser utilizada mais de 30% da capacidade anual da transportadora na rota em questão no transporte de passageiros de quinta liberdade.

5 Nos termos deste Regulamento, os art.s 85º e 86º do Tratado (atualmente art.s 105º e 106º do TFUE), passavam também a aplicar-se aos serviços de transporte aéreos, com a possibilidade de certas categorias de acordos e práticas concertadas não ficarem sujeitas à notificação prévia prevista no art. 85º do Tratado, actualmente art. 105º do TFUE.

O Regulamento (CEE) n° 2342/90 do Conselho de 24 de julho, veio promover uma maior liberdade na fixação das tarifas nos serviços aéreos regulares entre os Estados-membros, pelas transportadoras aéreas, ainda que de forma progressiva no tempo. Por sua vez, o Regulamento (CEE) n° 2343/90, também do Conselho, de 24 de julho, no seguimento da Decisão do Conselho n° 87/602/CEE de 14 de dezembro, veio desenvolver os direitos da terceira, quarta e quinta liberdades, na partilha de capacidade de oferta entre as transportadoras aéreas comunitárias e alargar o dever da aceitação da designação múltipla. Já o Regulamento (CEE) n° 2344/90, do Conselho, de 24 de julho, teve como escopo alargar os prazos estipulados no Regulamento (CEE) n° 3976/87 referentes à aplicação das regras de concorrência do Tratado.

Em 1991, é aprovado o Regulamento (CEE) n° 294/91 do Conselho, de 04 de Fevereiro, que teve a particularidade de só se aplicar ao transporte aéreo de carga ou mercadorias, no qual é estabelecido um novo regime de acesso ao mercado das transportadoras aéreas comunitárias de carga entre Estados-membros, permitindo que estas passassem a explorar rotas intracomunitárias de terceira, quarta e quinta liberdades, as duas primeiras sem limitação da capacidade da oferta; assim como um regime de tarifas, baseado na autonomia privada e liberdade contratual entre as partes contratantes.

Este segundo pacote, veio reforçar e implementar a liberalização que havia sido iniciada pelo primeiro pacote de medidas, com o reconhecimento de uma liberdade quase total às transportadoras aéreas comunitárias,; porém de carácter temporário, dado o curto espaço de tempo em que as normas do segundo pacote estiveram em vigor, já que em menos de dois anos surge o terceiro pacote de medidas de liberalização (1992).

O terceiro pacote comunitário legislativo, o ponto-chave no que respeita ao acesso ao mercado das transportadoras aéreas comunitárias, teve em mente a abolição das fronteiras internas da UE, a 01 de janeiro de 1993, com a implementação do mercado interno e a conseqüente livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Se por um lado, se pretendia um setor livre, por outro, reconhecia-se-lhe algumas especificidades.

O terceiro pacote é então composto por três Regulamentos base, a saber: os Regulamentos (CEE) n° 2407/92, n° 2408/92 e n° 2409/92, todos do Conselho e de 23 de julho, os quais vieram consagrar o direito de estabelecimento das transportadoras aéreas comunitárias, dentro do espaço da UE, ficando os Estados-membros obrigados a emitir licenças de acesso às rotas intracomunitárias a qualquer transportadora aérea comunitária, com a conseqüente proibição de exploração de rotas reservadas às transportadoras nacionais, incluindo-se a cabotagem integral, decorrente da nona liberdade.<sup>6</sup>

O Regulamento (CEE) n° 2407/92 de 23 de julho, de resto o mais interessante e inovador dos três, veio implementar os critérios a que estariam sujeitas as transportadora aéreas comunitárias, se pretendessem obter uma licença de exploração dos serviços aéreos comunitários. Desde logo, só estariam aptas a obter a licença de transportador aéreo comunitário, as transportadoras cuja sede e estabelecimento principal se situasse num dos Estados-membros da UE, devendo exercer como actividade principal, a de transportador aéreo em exclusivo ou combinada com outras actividades, que deveriam consistir na exploração comercial, reparação ou de manutenção de aeronaves. A empresa teria que ser maioritariamente detida por capitais públicos ou privados de um Estado-membro ou de nacionais de um dos Estados-membros e ser efectivamente controlada por estes, garantindo-se assim o princípio da não discriminação em razão da nacionalidade, princípio basilar da UE. A transportadora deveria comprovar igualmente a sua capacidade financeira, que lhe permitisse cumprir as suas obrigações por um período mínimo de vinte e quatro meses a contar do início da sua exploração, assim como capacidade financeira para cobrir os custos fixos e de exploração por um período mínimo de 3 meses, sem qualquer rendimento gerado

---

6 Este Regulamento veio revogar a Diretiva n° 83/416/CEE do Conselho, de 25 de julho de 1983, que veio consagrar a faculdade das transportadoras aéreas comunitárias de operarem serviços aéreos regulares inter-regionais de terceira e quarta liberdades no interior da então comunidade europeia e a Decisão do Conselho n° 87/602/CEE, de 14 de dezembro.

7 Duarte, Maria Luisa, “As Fontes Eurocomunitárias do Direito Aéreo no Espaço da União Europeia”, in “Estudos de Direito Aéreo”, Coimbra Editora, 2012, pág. 189 e ss.

8 Também designada de “cabotagem autónoma” de acordo com a definição da ICAO, consiste no direito ou privilégio concedido a um Estado ou uma transportadora aérea de transportar tráfego através de um serviço realizado totalmente no interior desse Estado, o qual de outro modo estaria reservado às transportadoras nacionais desse mesmo Estado. De notar que na UE, actualmente não podemos distinguir entre transportadoras aéreas nacionais ou comunitárias, em virtude do direito de estabelecimento que existe no território da UE.

por essas operações. Os gestores e/ou administradores destas empresas teriam que comprovar a sua idoneidade moral, a qual era aferida por prova de honorabilidade, baseada na sua boa conduta e numa situação de solvência dessas mesmas pessoas. Passa igualmente a ser obrigatória a celebração de um seguro de responsabilidade civil em caso de acidente, que cubra os danos ocorridos aos passageiros, correio e carga, decorrente da crescente preocupação de proteção dos utilizadores do transporte aéreo. Estas empresas deveriam ainda ser detentoras de, pelo menos, uma aeronave, em regime de propriedade e/ou de locação e serem detentoras do certificado de operador aéreo, que se falará mais à frente.

Não obstante, o presente Regulamento vir permitir a liberdade de estabelecimento dentro do espaço da UE, os seus rígidos requisitos financeiros e técnicos, garantiam que apenas as transportadoras com determinadas capacidades económicas e técnicas beneficiariam da abertura ao mercado europeu. Já as tarifas são liberalizadas, mas com algumas salvaguardas para preservar os interesses da indústria aérea e dos próprios consumidores, designadamente restrições para cumprimento das obrigações de serviço público<sup>10</sup>, não se aplicando igualmente às transportadoras aéreas não comunitárias.

O Regulamento (CEE) nº 2409/92 de 23 de julho vem estabelecer os critérios e os procedimentos a aplicar na determinação das tarifas aéreas de passageiros e carga, nos serviços de transporte aéreo a realizar no espaço comunitário. Este regulamento veio manter o princípio da livre fixação de tarifas já decorrente do segundo pacote, as quais seriam fixadas por acordo entre as partes do contrato de transporte, com uma obrigação de informação sobre os preços praticados. Os Estados-membros, por sua vez, mantêm a prerrogativa de exigir que estas tarifas sejam objecto de registo, desde que, não coloquem em causa o princípio da não discriminação em razão da nacionalidade, assim como poderão retirar ou suspender as tarifas que se manifestem excessivamente elevadas em comparação com a estrutura de custos de capital investido e a sã concorrência do mercado, penalizem os utilizadores do serviço aéreo, ou as reduções de tarifas que venham a prejudicar de forma significativa, o mercado e as transportadoras aéreas. Porém, sempre que um Estado-membro pretenda usar desta prerrogativa, deve todavia justificar a sua posição perante a Comissão e os restantes Estados-membros implicados, assim como as transportadoras aéreas em causa, mantendo-se desta forma a não utilização excessiva desta prerrogativa em prol do mercado interno e da liberdade de estabelecimento das transportadoras aéreas, consagrada neste terceiro pacote.

Por sua vez, o Regulamento (CEE) nº 2408/92, de 23 de julho, veio estabelecer o acesso dos serviços aéreos, regulares e não regulares, às rotas comunitárias, permitindo pela primeira vez um acesso livre das transportadoras aéreas a qualquer rota intracomunitária<sup>11</sup>. Sem colocar em causa este pressuposto e no que diz respeito às sétima e oitava liberdades, o Regulamento veio estabelecer um período intermédio até 1 de janeiro de 1997, segundo o qual nenhum Estado-membro estaria obrigado a conceder e reconhecer direitos de cabotagem a uma transportadora aérea licenciada por outro Estado-membro, salvo se o serviço aéreo constituísse ou estivesse programado como uma extensão de um serviço com partida ou destino no Estado-Membro de registo da transportadora aérea e desde que esta transportadora aérea não viesse alocar para o serviço de cabotagem, mais de 50% da sua capacidade sazonal. De igual forma, a necessidade de cumprimento da obrigação de serviço público, poderia justificar a imposição de restrições ao acesso livre às rotas intracomunitárias nos serviços aéreos regulares; porém susceptíveis de serem aplicadas apenas em aeroportos envolvendo regiões periféricas ou em desenvolvimento, rotas de fraca densidade de tráfego e desde que essas fossem consideradas vitais para o desenvolvimento económico da região em que se inseriam e sempre justificadas pela existência do interesse público; existir uma impossibilidade de recorrer a

9 Cf. art. 6º do Regulamento (CEE) 2407/92 de 23 de julho.

10 A noção de obrigação de serviço público, vem explanada na alínea o) do nº 2 do Regulamento (CEE) nº 2408/92, de 23 de julho, segundo a qual consiste em: “qualquer obrigação imposta a uma transportadora aérea, em relação a qualquer rota para sua exploração lhe tenha sido concedida, uma licença por um Estado-membro, de adotar todas as medidas necessárias para garantir a prestação de um serviço que satisfaça normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade e fixação de preços, normas essas que a transportadora aérea não respeitaria se atendesse apenas aos seus interesses comerciais.”

11 Numa primeira fase, até 30 de junho de 1993, com a possibilidade de exclusão por um período adicional de 5 (cinco) anos, prorrogável por igual período, salvo se decisão em contrário do Conselho, por recomendação da Comissão, alguns aeroportos da UE ficaram excluídos da aplicação do presente Regulamento, nos quais se incluíram os aeroportos da Região Autónoma dos Açores, equiparados às ilhas gregas. Tal isenção veio a justificar-se pela inadequação do seu sistema de tráfego aéreo, fortemente condicionado pelo cumprimento de obrigação de serviço público e devido à sua situação periférica (cf. art. 1º, nº 4 do Regulamento (CEE) nº 2408/92, de 23 de julho).

outros meios de transporte, ou estes serem insuficientes; a necessidade de tarifas e condições específicas, assim como a oferta de todas as transportadoras aéreas a operar nessa rota<sup>12</sup>. E ainda sujeitas, limitações das normas de origem operacional comunitárias, nacionais, regionais ou locais, publicadas em matéria de segurança, proteção ambiental, atribuição de faixas horárias e congestionamento grave de tráfego, as quais se mantiveram dos anteriores pacotes.<sup>13</sup>

Todos estes Regulamentos do terceiro pacote deveriam entrar em vigor a 1 de janeiro de 1993, com a implementação do mercado interno.

### **3. O REGULAMENTO (CE) N.º 1008/2008 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO, DE 24 DE SETEMBRO DE 2008, RELATIVO ÀS REGRAS COMUNS DE EXPLORAÇÃO DE SERVIÇOS AÉREOS NA COMUNIDADE**

O Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do PE e do Conselho, de 24 de setembro de 2008<sup>14</sup>, relativo às regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, em vigor desde 01 de novembro de 2008, veio revogar e substituir os três regulamentos do terceiro pacote legislativo comunitário, consolidando e adaptando num único documento estes três Regulamentos, por forma a garantir uma aplicação mais eficiente, homogeneia e coerente da legislação comunitária no mercado interno da aviação, o qual devido ao seu carácter eminentemente internacional, não poderia ser suficientemente realizado pelos vários Estados-membros, atuando de forma individualizada, com vantagens acrescidas do seu tratamento a nível comunitário. O referido regulamento veio, ainda, reforçar os requisitos de concessão, suspensão e revogação das licenças de exploração; estreitar as regras referentes a acordos de locação das aeronaves; clarificar as condições de imposição das obrigações de serviço público, promover uma maior informação e transparência sobre as tarifas aplicadas e suprimir as restrições à celebração de acordos comerciais entre transportadoras aéreas comunitárias e de países terceiros, assim como clarificar as coberturas do seguro de responsabilidade civil que as transportadoras aéreas comunitárias estão sujeitas para o exercício da sua atividade.<sup>15</sup>

Assim, o art. 1.º, n.º 1 do Regulamento 1008/2008, de 24 de Setembro, define o objeto e âmbito da sua aplicação, ao afirmar que: “*o presente regulamento regula a concessão de licenças às transportadoras aéreas comunitárias, o direito de as transportadoras aéreas comunitárias explorarem serviços aéreos intracomunitários e a tarifação dos serviços aéreos intracomunitários.*”

Nos termos do art. 3.º, n.º 1 do Regulamento 1008/2008, só estão autorizadas a efetuar o transporte aéreo de mercadorias – correio e passageiros – as empresas estabelecidas na UE, que sejam titulares de uma licença de exploração válida.

Por licença de exploração, deve entender-se à luz deste Regulamento, uma autorização concedida por uma autoridade de licenciamento competente, às empresas transportadoras e que lhes permite aceder à atividade de transportador aéreo comunitário.<sup>16</sup>

Para que uma empresa possa ser titular de uma licença de exploração válida terá que preencher diversos requisitos, alguns anteriores à sua constituição, outros de verificação posterior e permanente.

Desde logo, um dos requisitos prévios à obtenção da licença de exploração, consiste no estabelecimento principal da empresa transportadora ter que se situar no Estado-membro onde é requerida a licença, ou seja no Estado-membro de origem.<sup>17</sup> O seu objecto social deverá ter como atividade principal a exploração de serviços aéreos, em exclusivo ou não, sendo permitida a exploração em conjunto com quaisquer outras atividades comerciais de exploração de aeronaves, reparação ou manutenção de aeronaves, aliás como já decorrida do Regulamento (CEE) n.º 2407/92, de 23 de julho. Mantém-se a obrigatoriedade da maioria do capital – agora especificado em mais de 50% - ser detida, direta ou indirectamente, por Estados-membros

12 Cf. art. 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, de 23 de julho.

13 Cf. art. 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, de 23 de julho.

14 Publicado no JO L293 de 31.10.2008.

15 Cf. considerandos n.º 2, 3, 7, 8, 10,12,15,16 e 18 do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, de 24 de setembro.

16 Cf. art.2.º, n.º 1 do Regulamento 1008/2008.

17 Por estabelecimento principal deve entender-se, “*a sede efetiva ou sede estatutária de uma transportadora aérea comunitária, situada no Estado-membro em que a transportadora aérea comunitária exerce as principais funções financeiras e a fiscalização das operações, incluindo a gestão contínua da aeronavegabilidade.*”cf. art. 2.º, n.º 26 do Regulamento (CE) 1008/2008.

e/ou por nacionais de Estados-membros da UE, assim como o controlo efectivo destas empresas estar nas mãos dos Estados-membros e/ou nacionais de Estados-membros.<sup>18</sup> Estas empresas estão igualmente sujeitas ao preenchimento de certas condições financeiras para a obtenção da licença de exploração. A autoridade de licenciamento deverá avaliar vários parâmetros financeiros fundamentais para a concessão da licença de exploração, entre os quais se destacam: o cumprimento por um período de 24 (vinte e quatro) meses das suas obrigações efetivas e potenciais, definidas segundo previsões realistas; a capacidade de cobrirem os seus custos fixos e de exploração decorrentes das operações previstas no plano de exploração, por um período mínimo de 3 (três) meses, a contar do início das operações, sem qualquer rendimento gerado por essas operações.<sup>19</sup> E, os gerentes, administradores e todas aquelas pessoas físicas que dirigem efetivamente e de uma forma contínua a empresa transportadora, terão que fazer prova da sua honorabilidade e de que não se encontram numa situação de insolvência, sob pena de não ser concedida à própria empresa transportadora a licença de exploração, devendo tais documentos serem emitidos pelas autoridades do seu Estado-membro de residência e com data de emissão não superior a três meses.<sup>20</sup>

A empresa transportadora deverá igualmente ser titular de um certificado de operador aéreo (COA)<sup>21</sup> válido, emitido pela autoridade competente do Estado-membro de origem, existindo igualmente a obrigação destas empresas de transporte serem proprietárias ou explorarem uma ou várias aeronaves em regime de locação com ou sem tripulação. Quanto a este aspeto, uma transportadora aérea comunitária é livre de explorar aeronaves registadas em qualquer um dos Estados-membros da UE, em regime de locação com tripulação. No caso de a aeronave estar registada num país terceiro, a transportadora aérea terá que obter da entidade licenciante, uma autorização prévia, obrigando-se a comprovar que todas as normas de segurança técnica operacional – *safety* – equivalentes às impostas pelo direito comunitário ou interno relevante, se encontram cumpridas, assim como invocar necessidades extraordinárias para a locação da aeronave, satisfação de necessidades sazonais ou dificuldades de exploração, sempre tendo presente o princípio da reciprocidade entre o Estado-membro interessado ou a Comunidade e o país terceiro onde se encontra registada a aeronave. Mesmo cumprindo todos os requisitos, a aprovação pode ser condicional e só deve vigorar por pequenos períodos de tempo.<sup>22</sup>

A concessão da licença de exploração está igualmente sujeita à celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil que cubra os danos causados pelas transportadoras aéreas relativamente a passageiros, carga, correio transportado e terceiros, assim como os riscos associados à atividade aérea, nos quais se devem incluir também as seguintes coberturas: atos de guerra, terrorismo, sequestro de aeronaves, atos de sabotagem, apreensão ilícita de aeronaves e distúrbios do foro civil, sendo fixado um nível mínimo de seguro.<sup>23 24</sup> Em relação à responsabilidade pela carga transportada, a cobertura mínima do seguro de responsabilidade civil obrigatória é de 19 (dezanove) DSE por quilograma bruto, em operações comerciais.

18 O Regulamento faz uma distinção clara entre, por um lado, a estrutura de capital destas empresas, a qual deve permanecer em mãos comunitárias, por forma a, de alguma forma, manter o critério da nacionalidade “europeia” ou “comunitária”, em relação aos países terceiros e por outro lado, a estrutura de gestão, a que apelida de controlo efetivo, que também deverá ficar em mãos comunitárias. Na verdade um critério vem reforçar o outro, não obstante, sob o ponto de vista jurídico serem totalmente autónomos e independentes um do outro.

19 Cf. art. 5º do Regulamento (CE) 1008/2008.

20 Cf. art. 7º do Regulamento (CE) nº 1008/2008.

21 O COA consiste num certificado emitido pelo Estado-Membro de origem, atestando que a referida empresa, o operador, possui competência profissional e a organização necessárias para garantir a segurança das operações especificadas no certificado, em conformidade com as disposições de direito interno e comunitário, aplicáveis. Cf. Art. 2º, nº 8 do Regulamento 1008/2008.

22 O art. 13º, nº 3 al. b) refere expressamente um período de 7 meses, renovável uma única vez no caso de necessidades extraordinárias e/ou o período estritamente necessário para colmatar as necessidades de capacidade sazonais ou dificuldades de exploração.

23 Este seguro de responsabilidade civil deverá cumprir os requisitos especificados no art. 11º do Regulamento 1008/2008 e no Regulamento (CE) nº 785/2004 do PE e Conselho, de 21 de abril de 2004, relativo aos requisitos de seguro das transportadoras aéreas e operadoras de aeronaves, publicado no JO L38 de 30.04.2004, alterado pelos: Regulamento (CE) nº 1137/2008 do PE e do Conselho, de 22.10.2008 publicado no JO L311 de 21.11.2008 e Regulamento (CE) nº 285/2010 do PE e do Conselho, publicado no JO L87 de 07.04.2010.

24 Esta imposição é uma consequência direta dos atentados terroristas de 2001, no território dos EUA e surge no quadro da política comum dos transportes para reforçar a segurança, a proteção dos consumidores e evitar distorções de concorrência entre as transportadoras aéreas comunitárias.

Todos estes requisitos são de verificação permanente, estipulando o art. 8º, nº 1 do Regulamento (CE) 1008/2008, que “*uma licença de exploração é válida enquanto a transportadora aérea comunitária cumprir os requisitos previstos no presente capítulo*”.

O Regulamento (CE) 1008/2008 veio ainda reconhecer uma relação potencial entre a solidez financeira de uma transportadora aérea (comunitária) e a segurança aérea, nas suas vertentes de *security* e em especial na sua vertente de *safety*<sup>25</sup>, para que esta não seja posta em causa por questões financeiras e económicas. Como consequência direta, as autoridades de licenciamento devem acompanhar de perto as transportadoras aéreas e efetuar avaliações regulares da situação financeira das transportadoras aéreas, mesmo após a emissão de uma licença de exploração válida, com um forte controlo financeiro por parte destas, com vista a salvaguardar a segurança das operações acima de tudo.

Existe assim uma obrigatoriedade da autoridade de licenciamento de reavaliar os requisitos do Regulamento, de 2 (dois) em 2 (dois) anos e sempre que suspeite de um problema potencial, ou a pedido da Comissão Europeia e examinar os resultados financeiros da transportadora aérea a quem foi concedida uma licença de exploração<sup>26</sup>, devendo a autoridade de licenciamento suspender a licença de exploração sempre que a transportadora aérea não possa cumprir com as suas obrigações durante um período mínimo de 12 meses, assim como quando esta fornecer informações falsas, deixar de ter o COA ou de satisfazer as condições de honorabilidade.<sup>27</sup>

Todas as decisões de concessão, suspensão ou revogação das licenças de exploração são publicadas anualmente no JOUE.<sup>28</sup> A concessão da licença de exploração implica também que a empresa transportadora inicie a sua atividade nos 6 (seis) meses seguintes ou que esta não tenha cessado a sua atividade há mais de 6 (seis) meses.

As empresas transportadoras estão obrigadas, por sua vez, a informarem previamente a autoridade de licenciamento sobre quaisquer alterações na sua atividade, sejam estas de índole jurídica, económica ou operacional, podendo a autoridade de licenciamento, caso o considere relevante, exigir um novo plano de exploração e submeter novamente a apreciação a licença de apreciação.<sup>29</sup>

As transportadoras aéreas comunitárias, portadoras de uma licença de exploração válida, estão, assim autorizadas a explorar serviços aéreos comunitários no território da comunidade, não podendo os Estados-membros submeter a exploração dos serviços aéreos comunitários a qualquer licença ou autorização, quando explorados por estas empresas transportadoras. Como regra geral, os Estados-membros não podem exigir às transportadoras aéreas comunitárias a apresentação de documentos ou informações já fornecidas à autoridade de licenciamento, salvo se não as puderem obter desta em prazo atempado, o qual se deverá entender como prazo razoável, pois caso contrário, poderemos ter aqui uma barreira indireta à liberdade de circulação e ao mercado único.

Vigoram na sua plenitude o princípio da não discriminação em razão da nacionalidade<sup>30</sup> e da liberdade da exploração, o que se compreende, não só pela ótica da liberdade de circulação de pessoas e do direito de estabelecimento, como pela harmonização dos requisitos aplicáveis e da forte regulação deste setor de atividade.<sup>31</sup> Estes princípios estão plasmados no

25 Por *safety* deverá entender a segurança operacional, com vista a prevenir e evitar acidentes e incidentes com as aeronaves, passageiros e trabalhadores. Já a *security* refere-se à segurança contra atos de intervenção ilícita, designadamente atos de terrorismo, como os que aconteceram com as torres gémeas, em 2001.

26 As transportadoras aéreas estão obrigadas a enviar à autoridade de licenciamento as contas auditadas do exercício anterior, nos 6 meses posteriores ao seu encerramento, assim como outros elementos financeiros e operacionais, melhor identificados no anexo I ao Regulamento (CE) 1008/2008.

27 *Idem* nota 37.

28 Cf. art. 10º, nº 3 do Regulamento (CE) 1008/2008.

29 Cf. art. 8º, nº 5 do Regulamento (CE) 1008/2008.

30 Cf. art. 18º do TUE.

31 Por serviço aéreo comunitário deve entender-se: “*uma série de voos que reúna todas as características seguintes: a) existirem em cada voo lugares e/ou capacidade de transporte de carga e/ou de correio disponíveis para a aquisição individual pelo público (diretamente na transportadora aérea ou agentes autorizados); b) ser explorada de modo a assegurar o tráfego entre os mesmos dois ou mais aeroportos, quer de acordo com um horário publicado, quer mediante voos que, pela sua regularidade ou frequência, constituam de forma patente, uma série sistemática.*” Cf. art. 2º, nº 16 do Regulamento (CE) 1008/2008.

art.º 15º do Regulamento (CE) nº 1008/2008, fazendo prevalecer as disposições do Regulamento sobre o acesso às rotas, em detrimento dos acordos bilaterais que possam existir entre os Estados-membros e permitindo que as transportadoras aéreas comunitárias possam combinar serviços aéreos e celebrar acordos de partilha de código livremente, sem prejuízo, é claro, das regras comunitárias da concorrência aplicáveis (às empresas), salvo nos casos da prestação da obrigação de serviço público.<sup>32</sup> Também em relação a países terceiros, as transportadoras aéreas comunitárias estão autorizadas pelos Estados-membros interessados a combinar serviços aéreos e a celebrar acordos de partilha de código com quaisquer empresas transportadoras, com partida ou destino no território de um país terceiro, que cheguem, partam ou façam escala num aeroporto do seu território. Esta liberdade de exploração pode, todavia ficar sujeita a restrições com base no princípio da reciprocidade entre o país terceiro e o Estado-membro em questão, mas sempre no respeito pela livre concorrência, não discriminatórias entre transportadoras aéreas comunitárias e com base em critérios de razoabilidade.

Liberdade idêntica é extensível às tarifas aplicadas pelas transportadoras aéreas comunitárias, salvo, claro, aquelas decorrentes da obrigação de serviço público. Vigora igualmente o princípio da reciprocidade com as transportadoras aéreas de países terceiros, o princípio da não discriminação em razão da nacionalidade e o princípio da prevalência das disposições do regulamento em detrimento dos acordos bilaterais entre os Estados-Membros.

#### BIBLIOGRAFIA

- Almeida, Carlos Alberto Neves; Mendes de León, Pablo; Duarte, Maria Luísa, Soares, Paulo Figueiredo; Dias, Francisco Alves; Lima Pinheiro, Luís, et al.**, “Estudos de Direito Aéreo”, Coimbra, Coimbra Editora, 2012.
- Costa Gomes, M. Januário da, et al.** “Temas de Direito dos Transportes”, Coimbra, Almedina, 2010, vol.1.
- Coutinho, J. Martins Pereira**, “Transportes Aéreo Exportação e Aeroportos”, Santa Iria de Azóia, Carga Edições, 2008.
- Druesne, Gérard**, “Droit et Politiques de la Communauté et de L’Union européennes”, Presses Universitaires de France, 1995.
- Lima Pinheiro, Luís**, “Direito Internacional Privado”, 2ª Edição Refundida, Coimbra, Almedina, 2013, vol.1.
- Rangel de Mesquita, Maria José**, “A União Europeia após o Tratado de Lisboa”, Coimbra, Almedina, 2010.
- Comissão das Comunidades Europeias**, “Livro Branco, A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções”, COM (2001) 370 final, disponível em:[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_com\\_2001\\_0370\\_pt.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_pt.pdf).

---

<sup>32</sup> Tal como já se referiu, o presente Regulamento veio clarificar e simplificar as regras aplicáveis às obrigações de serviço público. O art. 16º do Regulamento vem identificar os princípios gerais aplicáveis às obrigações de serviço público, as quais se devem pautar por princípios de proporcionalidade entre a obrigação e as necessidades de desenvolvimento económico da região, princípios de transparência e não discriminação, princípios de continuidade, regularidade e fixação de preços.