

A AERONAVE COMO ESPAÇO JURÍDICO *

*Cândida da Silva Antunes Pires ***

O tema que nos propomos tratar sob a epígrafe «a aeronave como espaço jurídico» — potencialmente muito vasto —, restringir-se-á a uma matéria muito específica que, por casualidade, pode vir a experi-mentar relevante conexão com o fenómeno da navegação aérea e, assim, também, com o respectivo Direito: referimo-nos a um importante conjunto de factos que, respeitantes ao estado e capacidade civil das pessoas físicas, e como tal ingressáveis em registo próprio, juridicamente organizado, podem ocorrer a bordo de aeronave que venha a escalar Macau.

Não caberá aqui abordar toda a problemática em torno do surgimento e evolução desse peculiar agregado normativo, regulador da navegação aérea, cuja autonomia parece não ser ainda unanimemente aceite, para o qual têm sido preconizadas designações diversas, tais como *Direito do Espaço ou Direito Aéreo*¹, *Direito da Navegação Aérea*², ou, mais re-centemente, *Direito Aeronáutico*; agregado que, praticamente no início deste século, acompanhando o desenvolvimento técnico e tecnológico e a par do incremento das comunicações entre os povos, vem crescentemente preocupando os juristas teóricos e práticos de todos os países do globo.

Tendo presente a preocupação de não deixar que estas reflexões derivem para áreas já tratadas por outros autores, com o intuito de evitar perturbadoras sobreposições, não poderemos, ainda assim, deixar de clarificar alguns aspectos básicos que se revelam comuns às diversificadas facetas que a navegação aérea pode apresentar, pois que, de outro modo, o núcleo em que irá centrar-se a nossa atenção seria deformadoramente transformado — e passe a imagem — em «objecto voador não identifi-cado», suspenso num espaço a três dimensões!...

* Artigo elaborado em Janeiro de 1997.

** Mestre em Ciências Jurídicas. Docente da Faculdade de Direito de Macau.

¹ «A navegação Aérea em face do Direito», Prof. Doutor Luiz da Cunha Gonçalves, conferência na Associação dos Advogados de Lisboa em 6 de Dezembro de 1911.

² «Enciclopédia del Diritto», Giuffrè, Milão, vol. XXVII, pgs. 661 e ss.

Desde logo, o próprio conceito e a abrangência do Direito Aeronáutico, intimamente conexionado com o Direito Marítimo, ambos direitos da navegação a que BRUNETTI se refere como «direitos que guardam posições simétricas», mas que são «territórios diversos e não dois sectores do mesmo território»³.

De facto, a natureza especial do meio (o ar) e do veículo (a aeronave) conferem ao Direito Aéreo características cuja singularidade e complexidade determinam a sua importância e, em nosso entender, também, a sua autonomia e a sua especialidade, tornando muito difícil a respectiva definição.

Noções como «o conjunto de regras que regem o meio aéreo e a sua utilização» — concepção de WISCHER⁴ —, ou «o ramo do direito que determina e estuda as leis e as regras do direito que regula a circulação e a utilização das aeronaves, assim como as obrigações que delas dimanam» — formulação de MAURICE LEMOINE⁵ — são, supomos, incompletas e redutoras, para além de que, no que respeita a esta última, se considera como principal instrumento a *aeronave*, em lugar de tomar a *navegação* como ente principal.

Não esquecendo as dificuldades inerentes a qualquer definição, parece que ao italiano AMBROSINI cabe o mérito de se aproximar de uma delimitação mais perfeita do conceito, ao admitir que o Direito da Navegação, que no seu país se encontra vertido em Código homónimo, é—e cita-se—o «conjunto normativo caracterizado por abranger normas de natureza heterogénea, no qual normas de direito privado e normas de direito público entram a fazer parte, num plano perfeitamente paritário, mas que também se configura, por tudo isto, como um direito fragmentário e incompleto, que não é autosuficiente»⁶.

Heterogeneidade de normas que se revela também—acrescente-se—por abranger normas de direito internacional e normas de direito interno, material ou instrumental.

Mas um aspecto é essencial referir como ponto de partida para as reflexões seguintes: a importância dos conceitos de *navegação* e de *aeronave*, cuja delimitação se mostra indispensável, até para que possamos correctamente integrar as previsões das normas legais reguladoras da matéria que aqui vai ser abordada e, obviamente, também, para a aplicação prática das respectivas estatuições.

Passando ao lado de aceções demasiado vagas, e por isso menos significativas para esta exposição — como a que a SCIALOJA, na sua polémica e exuberante obra «Sistema de Direito da Navegação» (1922/

³ Apud «Principios de Derecho Aeronáutico», de Rafael Gay de Montellá, Buenos Aires, 1950.

⁴ Citado por Rafael Gay de Montellá, ob. citada.

⁵ «Traité de Droit Aérien», Paris, 1947, IV.

⁶ «Corso di Diritto Aeronáutico», vol. I, 1933, apud «Enciclopédia del Diritto», local citado.

/27) começa por apontar para o vocábulo *navegação*: «como actividade ou como resultado dessa actividade» —, vamos antes agarrar sentidos mais abrangentes do fenómeno da navegação que este mesmo autor avança quando refere que a essência da navegação consiste no transporte «autárquico» caracterizado pelo perigo que põe em comum, numa admirável solidariedade de interesses, as pessoas que à aeronave confiaram os seus bens e a sua própria vida, importando, por conseguinte, a assunção de «riscos típicos», mas não esquecendo a essencial utilidade do exercício da navegação para a vida económica e social de um país, e assim se transformando em instrumento indispensável do progresso⁷.

A *navegação* pode, então, ser aqui considerada, *grosso modo*, como sinónimo de *viagem*, com referência ao período de afastamento da aeronave de terra firme e compreendendo o lapso de tempo que decorre entre o momento do início das manobras de descolagem e o do termo das manobras de aterragem. Aliás, este lapso de tempo é assim delimitado em convenções internacionais como a Convenção de Montreal, de 23 de Setembro de 1971, que considera a aeronave em voo desde o momento em que, terminado o embarque, todas as portas exteriores ficam fechadas, até ao momento no qual uma destas portas é aberta para o desembarque.

Ora a delimitação do *período de voo* é, como adiante se verá, essencial, *signanter* para enfrentar a questão da eficácia das normas reguladoras do registo dos factos em análise que ocorram a bordo de aeronave voando com destino a Macau.

No que toca ao *conceito jurídico de aeronave*, parece indiscutível tratar-se de uma coisa móvel (alguns dos efeitos para os quais a lei portuguesa as equipara a imóveis não interessam, aqui e agora), de natureza composta, integrada por várias coisas simples unidas mecanicamente⁸.

Mas a *aeronave* é uma coisa móvel muito especial, a que é atribuída *uma nacionalidade*⁹, elemento este relevante para a definição de alguns aspectos do regime jurídico aplicável a certas situações, ligadas à aviação civil, que agora nos ocupam. Acontece mesmo que, em alguns ordenamentos jurídicos, o âmbito de operacionalidade reconhecido à lei da nacionalidade da aeronave funda-se em exigências objectivas e necessidades de ordem prática; enquanto que noutros se caminha para um emprego meramente residual dessa mesma lei nacional.

Um ponto parece não oferecer dúvidas: à disciplina daqueles actos e factos que as normas de direito interno dos vários espaços estaduais — a que já vimos chamar *direito terrestre*, por contraposição a *direito da navegação aérea* — mandam aplicar a *lex loci actus*, deve operar a *lei*

⁷ Ob. citada no texto.

⁸ Cfr. Gay de Montellá, ob. cit., pg. 10.

⁹ V. artigo 17.º da Convenção de Chicago.

da bandeira quando ocorram a bordo de uma aeronave que atravessa um espaço aéreo no qual não opera nenhuma autoridade estadual exclusiva.

Ao invés, o mesmo não acontecerá quanto a actos e factos ocorridos a bordo de um meio de transporte aéreo que se encontra parado num aeroporto para descida de passageiros, caso em que se aplicará a *lex loci*.

No que respeita a Macau, é por demais evidente que, por virtude do seu particular estatuto político, a peculiaridade das situações que gravitam em torno do facto técnico da navegação aérea assumem, no plano do Direito, aspectos de engrandecida complexidade. A começar por não existir uma definição jurídica de espaço aéreo próprio, em termos análogos aos do artigo 1.º da Convenção de Chicago, de 1944,¹⁰ sem prejuízo todavia de se tratar de espaço aéreo controlado e muito embora exista um conjunto de diplomas legais próprios, entre os quais um Regulamento de Navegação Aérea, aprovado pela extensa Portaria n.º 227/95/M, de 7 de Agosto que, à semelhança do que sucede em Portugal — onde vigora regulamento homólogo aprovado pelo Decreto n.º 20062 —, dispõe, para Macau, sobre o respectivo aeroporto, sobre identificação, matrícula e documentação das aeronaves, propriedade das mesmas, regras de circulação aérea, pessoal de bordo, seguros e sinistros aeronáuticos.

De uma forma geral, pode dizer-se que *a nacionalidade da aeronave é* alcançada por efeito da sua inscrição em registo próprio de um determinado Estado, em termos previstos, aliás, na referida Convenção de Chicago sobre aviação civil internacional. Esse registo como que radica a aeronave no território do respectivo Estado, submetendo-a ao correspondente ordenamento jurídico.

Ora em Macau não se encontra ainda legalmente instituído um *registo jurídico* de aeronaves. Para as que compõem a frota da companhia aérea local, a Air Macau, existe apenas um *registo técnico*, ou *matrícula*, que é feito pela Autoridade de Aviação Civil de Macau, nos termos do já referido Regulamento de Navegação Aérea; o que nos obrigaria, porventura, a um percurso *sui generis* para resolver a questão da nacionalidade das aeronaves da Air Macau.

Mas tal questão — atrever-nos-íamos a dizer — não oferece dificuldades que se comparem com aquelas que enfrentaríamos, por exemplo, em casos de apatridia ou mesmo de dupla nacionalidade de uma aeronave¹¹, ou ainda em casos de aeronaves que sejam propriedade

¹⁰ Em vigor em Macau por efeito da publicação, no B.O. n.º 49, de 6-12-47, do Decreto-Lei n.º 36158, de 17/2/47.

¹¹ Situação que, embora pareça de verificação impossível porque o artigo 18.º da Convenção de Chicago proíbe que uma aeronave seja validamente matriculada em mais de um Estado, pode temporariamente existir nos casos de transferência da matrícula de um Estado para outro (prevista no mesmo artigo 18.º): matrícula da aeronave num novo Estado antes do cancelamento da matrícula anteriormente feita no outro.

de sociedades multi-nacionais: estando o território de Macau sob administração portuguesa, porque não equiparar os aviões da Air Macau, para os efeitos em análise, a aviões portugueses? E é isso que acontece realmente.

Vemos, assim, que a nacionalidade da aeronave é elemento de conexão relevante para o efeito de determinar, em concreto, a lei aplicável a certos factos, ocorridos a bordo da mesma, a que o Direito atribua uma especial relevância, por isso os tutelando.

Ao falar de lei aplicável referimo-nos, especialmente, aos preceitos instrumentais que, neste particular, se contêm na lei registrai civil.

É que, como de início salientámos, interessa-nos agora aquele núcleo medular de factos relativos ao estado e capacidade civil das pessoas físicas, que a própria lei registrai tipifica e que, mesmo para além deste enquadramento, se situam, por natureza, num ponto crucial de todas as relações tuteladas pelo Direito, determinando de modo decisivo o seu conteúdo e os seus efeitos. Para além de que, quando respeitantes a cidadãos portugueses, ou a cidadãos estrangeiros se ocorrerem em território português, estão sujeitos obrigatoriamente a ingresso no registo civil, ingresso do qual depende a sua atendibilidade e a sua prova, em regime, aliás, de monopólio.

Esta obrigatoriedade do registo desses factos encontra o seu fundamento em razões de segurança jurídica, de certeza, de estabilidade, que ninguém poderá negar como sendo predominantemente de interesse e ordem pública; mas são também do interesse dos próprios indivíduos a quem os factos respeitam, já que apenas podem invocá-los depois de registados, e prová-los pelos meios previstos na lei registrai civil.

Ora se a bordo de aeronave portuguesa, em viagem aérea para Macau, ocorrer algum facto — fundamentalmente *nascimento* ou *óbito* —, ou se verificar perigo iminente de morte de algum passageiro que queira celebrar casamento urgente com outro, ou se, em idênticas circunstâncias, alguém quiser fazer uma perfilhação ou declarar a sua maternidade, há que viabilizar o funcionamento dos comandos legais a respeito, *rectius* das correspondentes normas do Código do Registo Civil em vigor.

Mas as coisas parecem complicar-se porque em Macau vigora, desde 1 de Maio de 1987, um Código do Registo Civil próprio do Território, que foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 14/87/M, de 16 de Março e que, na matéria em análise, e sem prejuízo da sua matriz portuguesa, contém normas um tanto diferentes das que vigoram em Portugal.

Assim sendo, e porque, para Macau, voam aviões, de nacionalidade portuguesa, é certo, mas uns da TAP—Air Portugal e outros da Air Macau (para além de aviões particulares), ficamos confrontados com a necessidade de articular as duas leis sobre registo civil, designadamente delimitando o âmbito de actuação de cada uma delas de modo a evitar lacunas, colisões ou justaposições; até porque, em nosso entender, a lei registrai de Portugal, matriz da de Macau, mantém o seu estatuto de lei

subsidiária desta última, enquanto que a de Macau, será, em certo sentido, lei especial; circunstâncias que poderão revestir-se de grande acuidade em determinados casos.

Mas, afinal, em que diferem as duas leis?

Vejamos:

Ambas consagrando, em geral, a obrigatoriedade de ingresso no registo dos factos do nascimento, do casamento, do óbito, da declaração de maternidade e da perfilhação quando referentes a cidadãos portugueses — ou a estrangeiros quando esses factos ocorram em território português ou em Macau (artigos 1.º de ambos os Códigos) —, a verdade é que o Código vigente em Portugal desde 15 de Setembro de 1995, e que foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 131/95, de 6 de Junho, consagra no seu artigo 9.º, como órgãos excepcionais do registo civil, entre outros, «os comandantes das aeronaves nacionais» (n.º 1, alínea *b*) *in fine*), enquanto que o Código do Registo Civil de Macau apenas admite como órgãos do Registo Civil as respectivas conservatórias (artigo 7.º).

E mais:

Enquanto que o Código do Registo Civil de Portugal dedica uma subsecção aos «nascimentos ocorridos em viagem», em aeronave portuguesa, estatuinto que «a autoridade de bordo, dentro das 24 horas posteriores à verificação do facto, deve lavrar o registo de nascimento com as formalidades e requisitos previstos neste Código, acrescentando a indicação da latitude e longitude em que o nascimento tenha ocorrido» (sic), e prevendo também que, se não houver livro próprio a bordo, o registo é lavrado em papel avulso, em duplicado, sendo este depois enviado à Conservatória dos Registos Centrais, em Lisboa, competente para lavrar o registo definitivo,¹² *em Macau*, o respectivo Código nada prevê quanto a nascimentos ocorridos em viagem, aliás coerentemente com a não atribuição de funções excepcionais de registo civil aos comandantes das aeronaves.

Já no que se refere a *óbitos*, ambos os Códigos prevêem especificamente a sua ocorrência a bordo de aeronave; mas desde logo se nota uma diferença importante: enquanto o Código de Portugal, no seu artigo 204.º, n.º 1, prevê a ocorrência do facto a bordo de aeronave *portuguesa*, remetendo para a observância, com as necessárias adaptações, do disposto quanto a nascimentos ocorridos nas mesmas circunstâncias, portanto incumbindo a autoridade de bordo da feitura de um assento provisório, em duplicado, com envio deste à Conservatória dos Registos Centrais, —já *no que respeita a Macau*, o respectivo Código do Registo Civil prevê, no seu artigo 163.º, n.º 1, a hipótese de o óbito ter ocorrido a bordo de meio de transporte aéreo «que venha a escalar Macau, desembarcando o cadáver no território», *sem distinção quanto à nacio-*

¹² Às declarações de maternidade e perfilhações em viagem por ar referem-se os artigos 128.º, 1 e 130.º do Código do Registo Civil de Portugal.

validade da aeronave (portanto, implicitamente, quanto à radicação por matrícula), e apenas fazendo impender sobre a autoridade de bordo a obrigação de comunicar o óbito às competentes autoridades de Macau, para os efeitos legais.

Ora perante a existência destes dois regimes legais pode resultar, em certos casos, a necessidade de articular uma diferente regulamentação dos procedimentos a adoptar, no caso de óbito de um passageiro a bordo, com a questão da competência para a feitura do registo desse facto se o óbito ocorrer a bordo de aeronave da TAP. É que, nessa hipótese, aplica-se, à partida, o Código do Registo Civil de Portugal, sendo competente a Conservatória dos Registos Centrais (artigo 11.º, n.º 1, alínea *b*) do respectivo Código); mas se por acaso o cadáver vier a ser desembarcado no Território, supomos que a autoridade de bordo fica também obrigada à comunicação a que se refere o n.º 1 do artigo 163.º do Código do Registo Civil de Macau, que contém norma especial.

Por último, no que tange a *casamentos urgentes* — instituto previsto e regulado nos artigos 1590.º, 1622.º a 1624.º, 1654.º alínea 6), 1662.º e 1663.º do Código Civil português, vigente também em Macau, nos artigos 156.º a 160.º do Código do Registo Civil de Portugal e nos arts. 125.º a 129.º do Código do Registo Civil de Macau, sem nenhuma referência específica à eventualidade de celebração a bordo de aeronave, nada de problemático vislumbramos a respeito, já que a lei admite que a celebração seja presidida por qualquer pessoa presente — no caso qualquer passageiro do avião em viagem — «sem a presença de ministro da Igreja Católica ou de funcionário do registo civil», sendo o casamento «havido como católico ou civil segundo a intenção das partes, manifestada expressamente ou deduzida das formalidades adoptadas, das crenças dos nubentes ou de quaisquer outros elementos» (artigo 1590.º do Código Civil, citado).

Assim sendo, essa pessoa que presidir à celebração pode, até, ser o próprio comandante da aeronave, quer esta seja da TAP, quer da Air Macau, porque nesses casos essa entidade intervém como *pessoa presente* e não como órgão excepcional do registo civil.

Ora bem:

Sem a pretensão de esgotar o assunto — e até pela exiguidade de material disponível, cremos que de tudo o exposto se podem extrair algumas conclusões:

— Antes de mais, que a questão da eventual competência registrai excepcional dos comandantes das aeronaves portuguesas só se levanta se os referidos factos sujeitos a registo obrigatório ocorrerem durante a viagem ou período de voo, determinado este nos termos supra enunciados; se o avião já tiver aterrado em Macau para desembarque dos passageiros, a ocorrência tem lugar no território de Macau, o que atribui competência directa, para o seu registo, aos órgãos de registo civil próprios: as competentes conservatórias de Macau.

— Depois, parece claro que, embora tendo a nacionalidade portuguesa, as aeronaves da Air Macau estão ligadas ao Território através de

registo técnico próprio, o que parece autorizar a conclusão de que, quanto aos factos em análise, quando ocorridos a bordo de uma delas, se aplicarão, à partida, tão só, as normas contidas no Código do Registo Civil de Macau: aos respectivos comandantes não cabem quaisquer funções (ainda que excepcionais) de registo civil, apenas lhes incumbindo a obrigação legal de fazer as comunicações a que se refere o artigo 163.º do Código do Registo Civil próprio do Território, quanto a óbitos.

Supomos que nem sequer se levantará, neste particular, a questão da aplicação subsidiária do preceituado no Código do Registo Civil de Portugal (v.g. no que toca a nascimentos ocorridos em viagem para Macau), já que esse procedimento colidiria com a não atribuição deliberada de funções de registo civil a quaisquer outras entidades para além das conservatórias do Território.

Todavia, ao que sabemos, os aviões da Air Macau dispõem de *formulários* que serão adequadamente preenchidos na hipótese de ocorrência a bordo destes ou de outros factos excepcionais, com entrega ao piloto-chefe (Departamento de Operações do Aeroporto) que os conduzirá, como simples comunicações, aos departamentos competentes da Administração do Território; o que, afinal, em nada contraria as normas registrais a respeito, já citadas, mais restritivas, como vimos, que as suas homólogas vigentes em Portugal.

Mas diferentemente sucederá, cremos, quando e se os aviões da Air Macau (que têm a nacionalidade portuguesa) vierem, no futuro, a voar para Lisboa. Nesse caso, funcionarão inarredavelmente as normas do Código do Registo Civil de Portugal, porque a situação se enquadra de pleno nas previsões das normas, já citadas, relativas a factos ocorridos em viagem por ar que termine em Portugal.

— Por último, à guisa de síntese, quanto a aviões da TAP — Air Portugal que de Lisboa aqui se deslocam e em relação aos quais é bem mais provável, por razões óbvias relacionadas com a duração dos voos, que venham a verificar-se factos relativos ao estado e capacidade civil dos seus passageiros, não haverá dúvidas sobre a aplicação, sempre, das normas contidas no Código do Registo Civil de Portugal, a que eventualmente acrescerá contudo a aplicação parcial de normas especiais do Código de Macau.

Concluimos com um *voto* e uma *evocação*.

O *voto* de que a chamada de atenção para estes preceitos de *direito aéreo interno* que aqui analisámos possa de algum modo representar um contributo útil para os leitores.

A *evocação* de uma época em que este sector do direito ensaiava ainda os seus primeiros passos, mas em que a comunidade jurídica europeia sentia já a necessidade de penetrar nos seus meandros palpitantes; circunstâncias expressivamente referidas por CUNHA GONÇALVES, o insigne jurisconsulto há largos anos desaparecido, em conferência que proferiu aos 6 de Dezembro de 1911 na Associação dos Advogados de Lisboa, sob o título «A Navegação Aérea em face do Direito»: «Os voos audaciosos de Farman, Delagrangue, Zeppelin, Wilbur Wright,

Paulhan, Blériot, Védrines e tantos outros, mostram-nos bem que o homem, depois de se ter apoderado da terra e haver subjugado o mar e o fogo, não tardará a dominar o ar, elemento ainda rebelde e que, mesmo por isso, mais o atrai».

Saíu certo o vaticínio do Mestre!

