

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS
FACULDADE DE DIREITO**

**DESAFIOS DA APLICAÇÃO DE TRATADOS INTERNACIONAIS
NO BRASIL E O CASO AVIANCA.**

BRUNO DE CASTRO MENDES

Rio de Janeiro
2019 / 2º SEMESTRE

BRUNO DE CASTRO MENDES

**DESAFIOS DA APLICAÇÃO DE TRATADOS INTERNACIONAIS
NO BRASIL E O CASO AVIANCA.**

Monografia de final de curso, elaborada no âmbito da graduação em Direito na Universidade Federal do Rio de Janeiro, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação da **Professora Doutora Carolina Araújo de Azevedo Pizoeiro.**

Rio de Janeiro
2019 / 2º SEMESTRE

CIP - Catalogação na Publicação

M534d Mendes, Bruno de Castro
DESAFIOS DA APLICAÇÃO DE TRATADOS INTERNACIONAIS
NO BRASIL E O CASO AVIANCA. / Bruno de Castro
Mendes. -- Rio de Janeiro, 2019.
60 f.

Orientadora: Carolina Araujo de Azevedo Pizoeiro.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) -
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade
Nacional de Direito, Bacharel em Direito, 2019.

1. Direito Internacional. 2. Recuperação
Judicial. 3. Convenção da Cidade do Cabo. 4.
Convenção de Viena. 5. Conflito de Leis no Tempo. I.
Pizoeiro, Carolina Araujo de Azevedo, orient. II.
Título.

BRUNO DE CASTRO MENDES

**DESAFIOS DA APLICAÇÃO DE TRATADOS INTERNACIONAIS
NO BRASIL E O CASO AVIANCA.**

Monografia de final de curso, elaborada no âmbito da graduação em Direito na Universidade Federal do Rio de Janeiro, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do **Professora Doutora Carolina Araújo de Azevedo Pizoeiro.**

Data da Aprovação: __ / __ / ____.

Banca Examinadora:

Orientador

Membro da Banca

Membro da Banca

Rio de Janeiro
2019 / 2º SEMESTRE

RESUMO

O presente trabalho tem o objetivo de analisar a aplicação das normas de direito internacional no âmbito jurídico brasileiro, com enfoque no mercado da aviação e nos tratados internacionais que o regulam. Para isso, abordamos não só a aplicação da regulamentação internacional do setor, como as formas de resolução de conflitos entre tratados e as leis domésticas, trazendo estudo do caso da recuperação judicial da Avianca Brasil como exemplo de situação em que as disposições internacionais entram em conflito com o direito interno e as melhores formas de solução de tais conflitos.

Palavras-chaves: direito internacional; recuperação judicial; convenção da cidade do cabo; convenção de Viena; conflitos de leis no tempo.

ABSTRACT

This present paper has the purpose of analyzing the application of the International Law rules under the scope of the Brazilian jurisdiction, focusing on the aviation market and its international treaties. For that matter not only international ruling of the referred market were analyzed but also the rules for resolution of conflicts arising between international treaties and local law, using as a leading study case the judicial reorganization process of Avianca Brasil as an example of case in which international provisions conflicted with the Brazilian local law and showing the best ways of resolution of such conflicts.

Keywords: international law; judicial reorganization; cape town convention; Viena convention; conflict of laws in time.

INTRODUÇÃO.	6
1. AVIAÇÃO NO BRASIL E A APLICAÇÃO DAS NORMAS DE DIREITO INTERNACIONAL	9
1.1 Incorporação e Hierarquia dos Tratados Internacionais	Erro! Indicador não definido.
1.2. A Convenção de Viena e a Regulamentação da Aplicação do Direito dos Tratados	13
1.3. Principais Tratados Ratificados pelo Brasil em Matéria de Aviação	14
1.3.1. A Convenção de Chicago de 1944	15
1.3.2. A Convenção de Montreal de 1999	16
2. A CONVENÇÃO SOBRE GARANTIAS INTERNACIONAIS INCIDENTES SOBRE EQUIPAMENTOS MÓVEIS (A CONVENÇÃO DA CIDADE DO CABO)	Erro!
Indicador não definido.	
2.1. As Ferramentas Criadas pela Convenção da Cidade do Cabo para a Satisfação de Suas Finalidades	21
2.1.1. O Registro Internacional	23
2.1.2. Autorização irrevogável de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação – IDERA.....	28
2.2. A Relação Entre a Convenção da Cidade do Cabo e a Lei Brasileira	Erro! Indicador não definido.
3. O CASO AVIANCA	37
3.1. Características Gerais do Caso	Erro! Indicador não definido.
3.2. O Descumprimento das Normas Positivadas Pela Convenção da Cidade do Cabo	39
3.3. Desdobramentos Posteriores do Caso e Situação Atual da Avianca Brasil	47
CONCLUSÃO	50
REFERÊNCIAS	56

INTRODUÇÃO

É cediço afirmar nos dias atuais que todos os cantos do mundo estão conectados. Tal deve-se a diversos adventos tecnológicos que acabaram por estreitar relações, otimizar a vida em sociedade e alterar abruptamente o que fora um dia conhecido por sociedade, dando aos antropólogos inesgotáveis fontes de pesquisa.

Tal desenvolvimento, entretanto, alterou também a economia uma vez que não só refinou as matérias-primas de forma a estabelecer nova hierarquia valorativa de produtos (produtos industrializados tendo valor superior às *commodities*) como encurtou as longas distâncias entre os Estados de forma a tornar a circulação de produtos e pessoas rápida e dinâmica.

A aviação, que toma forma e ganha espaço na indústria a partir do século XX, passa a integrar o sistema econômico mundial de forma a ser, atualmente, inimaginável a realidade social e comercial sem a utilização das aeronaves. Portanto, nasce junto com a aviação a necessidade de sua regulamentação de forma que seu uso seja pacífico.

Por estas razões, a regulamentação da aviação ao redor do mundo foi complexa e envolve regramentos internos e internacionais que, em conjunto e harmonia, permitem a constante operação do sistema aéreo como o conhecemos. O Direito Internacional, neste diapasão, é de suma importância para regular as relações entre as nações que, através do tráfego internacional de aeronaves, estão constantemente envolvidas em relações jurídicas recíprocas. Para tanto, foram criadas organizações internacionais, tratados internacionais e tomam espaço ao redor do mundo diferentes conferências e reuniões entre líderes e especialistas para fazer a regulação da matéria o mais atual possível.

Em razão da essencialidade de um mercado internacional saudável (essencialidade esta advinda da interdependência gerada pelo desenvolvimento econômico globalizado), é realizada no presente trabalho pesquisa jurisprudencial, doutrinária e legal com o intuito de analisar, em um primeiro momento, a forma adotada pelo Brasil para lidar com a interação jurídica com as propostas de uniformização internacional do Direito. Tal estudo leva em conta a importante noção de soberania, noção esta fundamental ao Direito Internacional uma vez que figura como

o limite material mais forte à uniformização da abordagem jurídica transnacional a respeito de qualquer tema.

São descritas as principais práticas na operacionalização de aeronaves pelo mercado doméstico brasileiro de forma a avaliar de forma crítica os desdobramentos legais advindos da internacionalização em massa de capital utilizada pelas companhias aéreas e pelos credores que a elas dispõem os objetos aeronáuticos.

O enfoque de tal análise é sobre as normas que regem a operacionalização da aviação entre os Estados-nação. Considerando o recorte temático, são principalmente abordados três tratados internacionais em especial significativos ao mercado aeronáutico, com enfoque principal na Convenção da Cidade do Cabo sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis. A importância da citada convenção deve-se, principalmente, à criação de mecanismos inovadores para solução de conflitos advindos de inadimplemento contratual. De acordo com Roy Goode, comentarista oficial da Convenção da Cidade do Cabo, trata-se de tratado cuja proposta é a criação de um regime internacional estável para a proteção de certos tipos de credores que detenham créditos sobre bens aeronáuticos através de uma série de medidas básicas contra o inadimplemento à disposição dos mesmos, e a proteção dos interesses criados sobre tais objetos através de um Registro Internacional, objetivando o incentivo ao investimento seguro e menos custoso¹. Tais remédios contra o inadimplemento e a criação do Registro Internacionais são abordados em detalhes em capítulo específico.

Além disso, realiza-se um estudo de caso concreto para demonstrar os possíveis problemas na aplicação da convenção, assim como de quaisquer tratados internacionais vigentes no Brasil. Através de análise da legislação sob a égide de doutrinas sobre teoria do Direito combinadas com os posicionamentos jurisprudenciais atuais, realiza-se uma crítica à (parcial) aplicação recente da Convenção da Cidade do Cabo durante o extenso caso da Recuperação Judicial da companhia Oceanair Linhas Aéreas S.A. (popularmente conhecida como Avianca Brasil), que até o presente momento traz à esfera jurídica novos desdobramentos.

¹ GOODE, Roy – **Convention on International Interests In Mobile Equipment and Protocol Thereto On Matters Specific to Aircraft Objects** – 4. ed. – p. 1 – Rome, Italy: UNIDROIT, 2019.

Em relação à metodologia, trata-se de pesquisa pura intuitiva, baseada em livros publicados, artigos, julgados diversos e legislação vigente. Através da análise de diversas fontes busca-se a convergência a conclusões críticas e lógicas.

Além disso, o estudo de caso realizado na presente pesquisa considera os principais desdobramentos do processo de Recuperação Judicial da Avianca Brasil, bem como dos processos que o desencadearam. É notória a crise que vem enfrentando a empresa desde o ano de 2018 e tais acontecimentos encontram-se sob o escopo de aplicação da Convenção da Cidade do Cabo.

As conclusões alcançadas levam em consideração todo o apanhado teórico levantado durante os três capítulos de desenvolvimento, de forma a apresentar raciocínio embasado e crítico, que considera tanto a respeitável teoria citada quanto os desdobramentos ocorridos no caso concreto fonte de estudo.

CAPÍTULO 1 – AVIAÇÃO NO BRASIL E A APLICAÇÃO DAS NORMAS DE DIREITO INTERNACIONAL

1.1. Incorporação e Hierarquia dos Tratados Internacionais

É notório o papel da aviação no processo de globalização que se vive atualmente. Os muros naturais e artificiais que sempre dividiram os Estados-nação viram-se em muito diminuídos após o primeiro avião levantar vôo. Tal qual todas as inovações tecnológicas a aviação foi e continua sendo capitalizada de modo que atualmente sustenta-se como uma das mais importantes indústrias internacionais, movimentando vultosos investimentos e, inevitavelmente, sendo objeto de diversos conflitos internacionais. Para demonstração do tamanho do setor no Brasil, citam-se dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)², que apurou que o número de vôos regulares e não regulares no ano de 2018, somando-se os mercados nacional e internacional no Brasil, é 967.000 (novecentos e sessenta e sete mil), tendo sido transportados 117.600.000 (cento e dezessete milhões e seiscentos mil passageiros).

O setor aéreo no Brasil passou por grandes mudanças desde seu advento. Predominantemente a aviação enfrentou forte regulamentação do governo ao longo da história, tendo sido afrouxadas suas rédeas a partir da década de 1990 principalmente com o advento do Programa Federal de Desregulamentação (decreto n. 99.179 de 15 de março de 1990³). Apesar de certa retomada da regulamentação a partir de 2003, nas palavras de ZIMMERMANN E OLIVEIRA (2012, p. 88)⁴: “Há evidências que a Política de Flexibilização gerou ganhos indubitáveis ao setor aéreo no Brasil, com queda de preços, maior eficiência operacional e competitividade das empresas”. É notório que o setor no Brasil ainda enfrenta forte regulamentação, entretanto, a combinação de tais políticas com o grande crescimento econômico do país nas últimas duas décadas o trouxeram o status e relevância atual, tendo grande responsabilidade perante o mercado mundial.

² Dados extraídos do anuário do transporte aéreo publicado em 07 de agosto de 2019. Disponível no link: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo>>. Acesso em 18 de outubro de 2019.

³ BRASIL. Decreto n. 99.179 de 15 de março de 1990. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF. Atualmente revogado, disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D99179.htm>. Acesso em 19 de outubro de 2019.

⁴ ZIMMERMANN, Nara; OLIVEIRA, Alessandro V. M. **Liberalização econômica e universalização do acesso no transporte aéreo: é possível conciliar livre mercado com metas sociais e ainda evitar gargalos de infraestrutura**. J. Transp. Lit., Manaus, v. 6, n. 4, p. 82-100, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2238-10312012000400005&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 19 de outubro de 2019.

Nesta linha de raciocínio, a internacionalização do capital como uma das principais facetas do desenvolvimento globalizante fortaleceu a necessidade (desde remotos tempos presente) de uma uniformização normativa que reduzisse os riscos de investimentos. Isto é positivo não só para os investidores, que de inúmeras formas movimentam a economia mundial, como também para os mercados que sobrevivem de investimentos internacionais (como é o caso da aviação), uma vez que maior segurança jurídica resulta em menores custos para a circulação do capital.

É amplamente reconhecida a impossibilidade de uniformização completa do Direito, uma vez que um dos conceitos mais importantes construídos no seio da Estatização mundial é o conceito de soberania. Neste sentido vai também MAZZUOLI (2018, p. 27), que diz que “Para que a uniformização abrangesse todo o planeta, contudo, seria necessário criar um *poder central* internacional, capaz de solucionar controvérsias existentes, independente de aceite dos Estados[...]”⁵. Sabe-se, entretanto, que não há poder central internacional com ferramentas de coerção que ultrapassem as barreiras da soberania.

Desta forma, os tratados internacionais, que nada mais são do que projetos de uniformização de temas globalmente pertinentes, enfrentam mundo afora diferentes processos para serem internalizados nos ordenamentos jurídicos das nações aderentes. Notadamente no Brasil, segundo VARELLA (2019)⁶, é adotado sistema dualista moderado, o qual diferencia os ordenamentos jurídicos nacional e internacional, sendo assim, para que um tratado seja completamente válido no Brasil, deve haver não só o engajamento internacional, por meio do qual o Estado compromete-se perante os outros Estados-Membros, como também o engajamento nacional, formalizado pela edição de norma interna, a qual marca a obrigação dos nacionais.

Quanto a sua hierarquia no ordenamento jurídico brasileiro, a Carta Magna brasileira é clara apenas no que tange aos tratados que versam sobre direitos humanos e que, ao passarem pelo crivo legislativo, são aprovados com o mesmo quórum de emendas constitucionais⁷. Todos

⁵ MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de Direito Internacional Privado**. 3. Ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2018.

⁶ VARELLA, Marcelo D. – **Direito Internacional Público** – 8. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

⁷ Mandamento positivado através do § 3º do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, parágrafo este inserido pela Emenda Constitucional nº 45 de 2004. *In verbis*: § 3º Os tratados e convenções internacionais

os outros tratados internacionais têm sua hierarquia ditada pela doutrina e pela jurisprudência (notadamente por construção jurisprudencial do Supremo Tribunal Federal). A aceção que prevalece atualmente é a jurisprudencial. Como bem pontua MAZZUOLI (2016, p. 168):

[...] em sede constitucional no Brasil – à luz da jurisprudência atual do Supremo Tribunal Federal –, tem-se tripla hierarquia das normas internacionais (tratados) no plano do Direito interno, assim compreendida: (a) tratados de direitos humanos internalizados mediante aprovação qualificada no Congresso Nacional (CF, art. 5º, § 3º) guardam equivalência de emenda constitucional; (b) tratados de direitos humanos internalizados mediante aprovação por maioria simples no Congresso Nacional guardam nível supralegal (art. 5º, § 2º); e (c) tratados internacionais comuns (que versam temas alheios a direitos humanos) guardam nível de lei ordinária no plano jurídico interno).⁸

Diverge do entendimento jurisprudencial o posicionamento doutrinário atual. É amplamente difundida pela doutrina a teoria da adoção de status supralegal para as normas de Direito Internacional internalizadas uma vez que, conferindo-se status paritário à legislação ordinária, formalmente não haveria impedimento para que posteriormente o pacto fosse quebrado utilizando-se de técnicas para resolução de conflitos entre leis de mesma hierarquia, como por exemplo, *lex posterior derogat priori*⁹. Para MAZZUOLI (2016), admitir a perda da vigência de um compromisso internacional em virtude de edição de lei posterior que com ele conflite é permitir a revogação unilateral de um tratado por um Estado-parte¹⁰.

Torna-se assim matéria de desafio para os estudiosos e operadores do Direito a uniformização interna da aplicação de tratados internacionais. A onda pós-positivista que atingiu o Direito principalmente após as barbáries cometidas no século XX¹¹ capitaneou calorosas discussões sobre a forma de interpretação e aplicação dos comandos normativos, dando enfoque especial para a aplicação direta dos princípios e da moral como critério para tomada de decisão. Segundo VASCONCELOS (2018, p. 280):

A aproximação da moralidade ao direito abriu caminho para que a concreção pudesse ser realizada de forma alternativa ao previsto no ordenamento. O poder de concretizar a vontade foi revestido de revelação do melhor direito sob parâmetros axiológicos. O

sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais.

⁸ MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **O estado da arte da aplicação do direito internacional público no Brasil no alvorecer do século XXI**. In: Direito Público (Porto Alegre), vol. 13, n. 71 (2016), p. 162-192. (pág. 168).

⁹ Tal regra estabelece que norma editada em momento posterior revoga, em caso de conflito, norma editada em momento anterior de mesma hierarquia.

¹⁰ Ibidem. In: Direito Público (Porto Alegre), vol. 13, n. 71 (2016), pág. 174.

¹¹ Faz-se referência aos grandes crimes contra a humanidade cometidos principalmente durante a Segunda Grande Guerra e a Guerra Fria, que notadamente fizeram ecoar pelo globo a necessidade de garantias fortes e de caráter global.

aplicador do direito pôde, então, relativizar o formalmente posto em nome de uma suposta razão prática que não se reconhecia como decisionismo.¹²

Das palavras do autor destaca-se a expressão “revelação do melhor direito sob parâmetros axiológicos”. Especialmente perigosa é tal revelação ao campo de aplicação do Direito Internacional em Estados soberanos considerando-se que os axiomas dos quais partem os aplicadores do direito podem ser diversos e advir de suas noções políticas e culturais. No caso do Brasil, país de dimensões continentais e com história marcadamente autoritária, não raras vezes encontram-se decisões de cunho político embasadas em arcabouços políticos e morais fracamente sustentados por normas e princípios de textura aberta¹³. Tais situações representam, na prática, além de ameaça à democracia, descredibilidade do Brasil perante a comunidade internacional.

Não obstante as críticas desenvolvidas pela doutrina de Direito Internacional à forma de aplicação dos tratados no Brasil, o movimento recente é no sentido de cada vez maior incorporação das normas internalizadas através dos Tratados Internacionais por meio de decreto às decisões judiciais, ainda que em maior volume nas decisões dos Tribunais Superiores. Neste sentido é o entendimento de MAZZUOLI (2016, pág. 181) quando diz que:

Tanto o Supremo Tribunal Federal quanto outros tribunais superiores (como, v.g., o Tribunal Superior do Trabalho) já têm declarado inválidas normas internas consideradas “constitucionais”, realizando (corretamente) o controle de convencionalidade das leis. A tendência, portanto, no Brasil de hoje, é que a jurisprudência avance cada vez mais nesse caminho.¹⁴

¹² VASCONCELOS, Raphael Carvalho. **Direito internacional, eficácia e efetividade**. Revista Interdisciplinar de Direito, v. 16, n. 2, p. 271-298, 2018.

¹³ O objetivo da presente pesquisa não é aprofundar-se no impacto do pós-positivismo no ordenamento jurídico brasileiro, porém, para corroborar tal entendimento, cita-se decisão recente do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro que, em decisão de seu presidente (Des. Claudio de Mello Tavares) permite o recolhimento de obras que apresentem relacionamento homoafetivo sem lacre ou aviso de “conteúdo impróprio” na bienal do livro 2019. Tal decisão embasa-se principalmente no artigo 79 do Estatuto da Criança e do Adolescente que diz que as publicações destinadas a crianças e adolescentes “deverão respeitar os valores éticos e sociais da pessoa e da família”. Por “valores éticos e sociais da pessoa e da família” percebe-se que, em uma nação em que a união homossexual e conseqüentemente a família composta por pessoas do mesmo sexo são reconhecidas por decisão de repercussão geral (vide ADI 4277), resta claro estar o julgador decidindo com base em valores próprios e embasando tais conceitos morais e éticos pessoais, de forma fraca, na norma de textura aberta trazida pelo ECA – BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Processo n. 0056881-31.2019.8.19.0000, Desembargador Claudio de Mello Tavares, publicada em 07 de setembro de 2019, disponibilizada ao público pelo site do TJRJ em <<http://www.tjrj.jus.br/web/guest/noticias/noticia/-/visualizar-conteudo/5111210/6669228>>.

¹⁴ MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **O estado da arte da aplicação do direito internacional público no Brasil no alvorecer do século XXI**. In: Direito Público (Porto Alegre), vol. 13, n. 71 (2016), p. 162-192. (pág. 181).

Evidente fica, portanto, que o esforço hermenêutico dos profissionais que prezam pela plena aplicação dos tratados internacionais às suas matérias de abrangência está longe da simplicidade. Entretanto, repise-se, a importância da previsibilidade das cortes nacionais é fator fundamental para o processo de globalização de ativos financeiros e para o processo de desenvolvimento das nações. Estados bem alinhados em normas fortes de aplicação recíproca são o ambiente propício para se estabelecer um mercado cada vez mais aberto e seguro.

1.2. A Convenção de Viena e a Regulamentação da Aplicação do Direito dos Tratados

Com efeito, impossível é discorrer sobre a aplicação de Tratados Internacionais sem abordar a Convenção de Viena Sobre o Direito dos Tratados, de 1969. A referida convenção, apesar de realizada em 1969 apenas entrou em vigor internacionalmente em 1980, após atingir o seu quórum mínimo de 35 Estados ratificantes¹⁵.

Um dos marcos principais da referida convenção foi a positivação de uma definição de tratado em seu segundo artigo. Citando o texto do Artigo 2º, §1º, alínea a:

“tratado” significa um acordo internacional concluído por escrito entre Estados e regido pelo Direito Internacional, quer conste de um instrumento único, quer de dois ou mais instrumentos conexos, qualquer que seja sua denominação específica;¹⁶

Tal marco, entretanto, tampouco é a contribuição mais importante da Convenção de Viena de 1969. Tal pacto regulamenta a formação, a incorporação e a interpretação dos tratados internacionais. Portanto, há de fato regulamentação vigente a ser seguida a respeito da aplicação das normas internacionais no Brasil atualmente, visto que a Convenção de Viena foi ratificada pelo Brasil em 14 de dezembro de 2009 através do decreto 7.030¹⁷ e permanece em pleno vigor.

Mister é ressaltar, entretanto, que não há superioridade hierárquica da Convenção de Viena frente aos outros tratados internacionais ratificados pelo Brasil, na forma das próprias regras de hierarquia de tratados acima expostas. Destaca MAZZUOLI (2019) que:

¹⁵ O artigo 84 da referida convenção estabelece que “A presente Convenção entrará em vigor no trigésimo dia que se seguir à data do depósito do trigésimo quinto instrumento de ratificação ou adesão.”

¹⁶ BRASIL. Decreto 7.030. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 14 de dezembro de 2009.

Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D7030.htm>. Acesso em 20 de outubro de 2019.

A própria Convenção deixa bem consignada, em diversas passagens do seu texto, a fórmula “a menos que o tratado disponha de outra forma”, sempre antes de iniciar a exposição de uma regra. Tal significa que as suas disposições (naquilo que é por ela tido como facultativo) somente serão aplicadas caso o tratado em causa não tenha encontrado outra solução para o problema em questão ou, ainda, se o instrumento silencia a respeito. Daí se entender ser quase sempre “supletiva” a da Convenção de 1969.

Tal entendimento pode ser consubstanciado pelo próprio texto da Convenção em seu artigo 25, baseado em um dos mais importantes princípios de direito internacional conhecido como *pacta sunt servanda*¹⁸. Estabelece o determinado artigo que: “Todo tratado em vigor obriga as partes e deve ser cumprido por elas de boa fé”¹⁹, sendo assim, não há sobreposição da referida convenção aos outros tratados, sendo a integração do direito seu objetivo.

Assim sendo, pode-se concluir que o objetivo principal da Convenção é estabelecer regras de uniformização da aplicação dos tratados pelos Estados. Muitos Estados ainda não ratificaram a citada convenção, deve-se ressaltar, entretanto a mesma é reconhecida como costume internacional de forma ampla e aplicada na prática. No Brasil, enquanto país que não adota hierarquia entre tratados internacionais (exceto os sobre Direitos Humanos) e a legislação ordinária, regulamentações como a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados são de suma importância para dirimir conflitos na prática forense.

1.3. Principais Tratados Ratificados pelo Brasil em Matéria de Aviação

Considerando a grande variedade de tratados internacionais que abordam e tangenciam o tema, é realizado um recorte temático na presente pesquisa para analisar os mais relevantes acordos para a indústria da aviação brasileira. Neste diapasão, serão tecidos breves comentários acerca da Convenção de Chicago de 1944, da Convenção de Montreal de 1999 e a Convenção da Cidade do Cabo de 2001. O enfoque principal será sobre a Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis (referida daqui em diante como

¹⁸ Em tradução literal do latim: “acordos devem ser mantidos”. Tradução fornecida por google tradutor, disponível em:

<<https://www.google.com/search?q=pacta+sunt+servanda+tradu%C3%A7%C3%A3o&oq=pacta+sunt+servanda+tradu%C3%A7%C3%A3o+&aqs=chrome..69i57j33.5465j1j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>>. Acesso em 30 de outubro de 2019.

¹⁹ BRASIL. Decreto 7.030. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 14 de dezembro de 2009. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D7030.htm>. Acesso em 31 de outubro de 2019.

Convenção da Cidade do Cabo²⁰), sendo assim, tal Convenção será alvo de capítulo próprio para análise pormenorizada (capítulo 2 do presente estudo).

1.3.1. A convenção de Chicago de 1944

A citada convenção surge em um contexto de caos internacional, com a existência de uma grande guerra mundial (a Segunda Grande Guerra). Tal contexto social reflete-se no preâmbulo da citada convenção que preleciona que:

“CONSIDERANDO que o desenvolvimento futuro da aviação civil Internacional pode contribuir poderosamente para criar e conservar a amizade e a compreensão entre as nações e os povos do mundo, mas que seu abuso pode transformar-se em ameaça ou perigo para segurança geral, e
CONSIDERANDO que é aconselhável evitar todo atrito ou desinteligência e estimular entre as nações e povos a cooperação da qual depende a paz do mundo²¹”

Visando à regulamentação do Direito Aeronáutico Internacional de forma que seja mantida não apenas a saúde do mercado, mas também das nações, o marco mais importante da Convenção de Chicago é a criação da Organização da Aviação Civil Internacional (aqui referida como OACI). A respeito da referida organização, que vem desenvolvendo amplas práticas para a segurança e a padronização da aviação, é do entendimento de SANTANA E ROCHA (2008, p. 44)²² que:

“A ICAO, com o objetivo de promover a cooperação internacional na aviação civil, busca a definição comum de princípios e acordos que permitam a evolução da aviação civil internacional de forma segura e ordeira e o estabelecimento de serviços relacionados com o transporte aéreo internacional numa base de igualdade de oportunidade e de acordo com princípios econômicos. Em outros termos, a ICAO tem como finalidade coordenar e regular o transporte aéreo internacional.”

Com este objetivo, conforme informações disponíveis no sítio eletrônico da ANAC²³ (principal órgão técnico brasileiro perante a OACI), são realizados encontros trienais da

²⁰ A Convenção da Cidade do Cabo foi internalizada através do decreto 8.008 de 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>.

²¹ A Convenção de Chicago foi internalizada através do decreto 21.713 de 27 de agosto de 1946. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D21713.htm>

²² SANTANA, Elaine Barbosa e ROCHA, Fernando Carlos Wanderley – **A Convenção sobre Aviação Civil Internacional e a crise do sistema de tráfego aéreo: o caso do acidente ocorrido no dia 17 de julho de 2007** – Revista Direito, Estado e Sociedade – Rio de Janeiro – Ed. N. 33 – PUC Rio, 2008; Disponível em: <<https://revistades.jur.puc-rio.br/index.php/revistades/article/view/237>>. Acesso em: 14 de outubro de 2019.

²³ Disponível em: <https://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/organismos-internacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oaci>. Acesso em 15 de outubro de 2019.

Assembleia da OACI (seu órgão soberano), onde reúnem-se os 191 estados-contratantes²⁴ para definir as diretrizes a serem seguidas no próximo triênio, bem como a recomendação de práticas ao setor aéreo internacional e deliberações administrativas.

Neste cenário, importante passo significa a adesão à Convenção de Chicago para a previsibilidade do mercado brasileiro. Não só estar de acordo, como também participar ativamente das deliberações da OACI sobre as regras de Direito Internacional que regem a aviação fazem do Brasil território mais seguro e atraente para investimentos externos e parcerias internacionais.

1.3.2. A Convenção de Montreal de 1999

A convenção de Montreal, negociada e promulgada em 1999, fora internalizada pelo Brasil apenas em 2006 através do decreto número 5.910 de 27 de setembro de 2006. Tal convenção vem a substituir a Convenção de Varsóvia de 1929 e seu objeto principal é a responsabilidade civil nos contratos de transporte aéreo, na forma do preâmbulo da própria convenção, que traz que: “RECONHECENDO a importância de assegurar a proteção dos interesses dos usuários do transporte aéreo internacional e a necessidade de uma indenização equitativa, fundada no princípio da restituição”²⁵.

Indiscutível é a relevância da matéria abordada pela Convenção de Montreal, uma vez que os custos com indenizações constituem relevante receita de empresas aéreas por todo o mundo. Desta forma, a citada convenção, dentre outras contribuições, estabelece limite de responsabilidade aos transportadores de passageiros, bagagens e cargas, visando à maior uniformização das normas concernentes ao transporte aéreo. Segundo SALIBA e DE SOUZA (2017 pag. 433, apud DRION, Huib, 1954) as principais razões que justificam a uniformização para a limitação de responsabilidade se devem a:

- (i) analogia com o direito marítimo; (ii) proteção de uma indústria até então fraca em termos financeiros; (iii) reconhecimento de que o risco de catástrofes não pode ser assumido, apenas, pela companhia aérea; (iv) desejo de que haja limites para a

²⁴ Lista de Estados-contratantes disponível em:

<<https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.English.pdf>>. Acesso em 15 de outubro de 2019.

²⁵ BRASIL. Decreto número 5.910. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF. de 27 de setembro de 2006. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato20042006/2006/Decreto/D5910.htm>. Acesso em 19 de outubro de 2019.

contratação de seguros pelas companhias; (v) possibilidade dos usuários assumirem seguros por conta própria; (vi) limitação da responsabilidade como compensação ao sistema de responsabilidade objetiva/com presunção de culpa estabelecido na convenção, mais rígido aos transportadores; (vii) evitar um comportamento litigante e facilitar a formação de acordos para pagamento de indenizações e (viii) propósito de unificação do direito e dos entendimentos acerca dos valores pagos por estes danos.²⁶

Importante salientar que a aplicabilidade de tal convenção, assim como da Convenção de Varsóvia, foi alvo de polêmica na jurisprudência brasileira, tendo chegado à Corte Suprema. O posicionamento final, entretanto, foi pela aplicabilidade da convenção em respeito ao artigo 178 da Constituição da República Federativa do Brasil que estabelece que:

A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.²⁷

Tal decisão foi proferida nos autos do Recurso Extraordinário n. 636.331, de relatoria do Ministro Gilmar Mendes. Na íntegra do citado acórdão, é possível extrair também o acertado posicionamento do Ministro Luís Roberto Barroso, que acerca do art. 178 da constituição arremata que:

Penso que a teleologia da norma constitucional é perfeitamente legítima: ela se volta ao interesse de se uniformizarem as regras no transporte aéreo internacional – o que, em última análise, traz não só isonomia entre todos os consumidores desse serviço, como também impõe ao Brasil o respeito aos compromissos internacionais que tenha assumido.²⁸

Com a declaração da repercussão geral do tema e a decisão favorável à aplicação da convenção por parte do STF, inegável é o reconhecimento de que as instâncias brasileiras, como um todo, movimentam-se no sentido de apoio à uniformização do direito em matérias internacionalmente relevantes. Segundo relatório do Ministro Gilmar Mendes no corpo do acórdão referido, o principal argumento à não aplicação da convenção é seu conflito com o

²⁶ SALIBA, Aziz Tuffi; DE SOUSA, Alexandre Rodrigues. **A aplicabilidade da Convenção de Montreal no direito brasileiro**. Revista de Direito Internacional, v. 14, n. 2, 2017.

²⁷ BRASIL. Constituição (1988). Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em 23 de outubro de 2019.

²⁸ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RECURSO EXTRAORDINÁRIO n. 636.331. Recorrente: SOCIÉTÉ AIR FRANCE; recorrida: SYLVIA REGINA DE MORAES ROSOLEM. Relator: Ministro Gilmar Mendes. Rio de Janeiro, 25 de maio de 2017. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=313246068&ext=.pdf&fbclid=IwAR0yi7J6dAROBVeOF9W1MesJWoba58itaGG7ae6657G4UG24-fvILri157U>>. Acesso em 24 de outubro de 2019.

Código de Defesa do Consumidor²⁹, que por força do princípio constitucional da proteção ao consumidor teria alguma espécie de prioridade sobre a norma internacional. Tal argumento é rebatido pelo Ministro observando-se a teleologia da constituição federal interpretada em sua integridade, além da correta aplicação dos métodos de solução de controvérsias entre comandos normativos de mesma hierarquia³⁰.

Pacificada é, portanto, a importância da aplicação da Convenção de Montreal no âmbito do Direito Brasileiro. Em que pese a Convenção da Cidade do Cabo, é dedicado à mesma capítulo próprio uma vez que constitui o principal tratado internacional analisado pelo presente estudo.

²⁹ BRASIL. Lei número 8.078 de 11 de setembro de 1990. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 11 de setembro de 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm>. Acesso em 25 de outubro de 2019.

³⁰ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RECURSO EXTRAORDINÁRIO n. 636.331. Recorrente: SOCIÉTÉ AIR FRANCE; recorrida: SYLVIA REGINA DE MORAES ROSOLEM. Relator: Ministro Gilmar Mendes. Rio de Janeiro, 25 de maio de 2017. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=313246068&ext=.pdf&fbclid=IwAR0yi7J6dAROBVeOF9W1MesJWoba58itaGG7ae6657G4UG24-fvILri157U>>. Acesso em 24 de outubro de 2019.

CAPÍTULO 2: A CONVENÇÃO SOBRE GARANTIAS INTERNACIONAIS INCIDENTES SOBRE EQUIPAMENTOS MÓVEIS (A CONVENÇÃO DA CIDADE DO CABO)

A Convenção da Cidade do Cabo, celebrada na África do Sul, foi aberta a assinatura em 16 de novembro de 2001, sob organização e união de esforços de duas importantes entidades de âmbito internacional: o Instituto Internacional para Unificação do Direito Privado (UNIDROIT) e a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). A importância da convenção é tamanha que, ao final da cerimônia de celebração do tratado já havia 20 Estados signatários e atualmente é ratificada por 79 Estados, e seu protocolo por 75.³¹

Juntamente com seu protocolo, a citada convenção visa à tutela dos investimentos realizados sobre bens aeronáuticos, propondo a unificação de certas regras internacionalmente para que, não só confira maior previsibilidade aos investidores, como também em consequência reduza os custos dos investimentos. Neste sentido é a convenção introduzida por seu preâmbulo, que declara que:

Conscientes da necessidade de adquirir e utilizar equipamentos móveis de alto valor ou de particular importância econômica e de facilitar o financiamento de sua aquisição e sua utilização de maneira eficaz,

Reconhecendo as vantagens do financiamento e do arrendamento garantidos por ativos para esse propósito e desejando facilitar essas modalidades de operação mediante o estabelecimento de regras claras que as governem,

Conscientes da necessidade de assegurar que os direitos e as garantias sobre esses equipamentos sejam reconhecidos e protegidos universalmente,

Desejando propiciar amplas vantagens econômicas recíprocas a todas as partes interessadas,

Convencidos de que essas regras devem refletir os princípios sobre os quais repousam o financiamento e o arrendamento garantidos por ativos e promover a necessária autonomia das partes no âmbito dessas modalidades de operações,

Conscientes da necessidade de estabelecer um regime jurídico para as garantias internacionais sobre esses equipamentos e, com esse objetivo, de criar um sistema internacional de registro para a sua proteção [...]³². (Grifos acrescidos).

³¹ GOODE, Roy – **Convention on International Interests In Mobile Equipment and Protocol Thereto On Matters Specific to Aircraft Objects** – 4. ed. – p. 1 – Rome, Italy: UNIDROIT, 2019.

³² BRASIL. Decreto n. 8008. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 23 de outubro de 2019.

Neste ponto cabe esclarecer que, em seu artigo 2º, parágrafo 3º, a convenção define como sendo os bens que abrange: “(a) cascos de aeronaves, motores de aeronaves e helicópteros; (b) material ferroviário móvel; e (c) bens espaciais”.³³

Justificam a necessidade de um tratado internacional para regular o tema não só os vultosos valores agregados a bens aeronáuticos, mas também a crescente implantação do modelo de arrendamento para operação de aeronaves. Sob a perspectiva das companhias aéreas são evidentes as vantagens dos contratos de arrendamento, vez que propiciam flexibilidade ao processo de renovação da frota e as abstém de assumir a responsabilidade sobre o valor de mercado da aeronave quando do momento de sua substituição, ou seja, após a suficiente utilização por parte da companhia aérea, é realizada, na maioria dos casos, a devolução ao proprietário da aeronave usada.

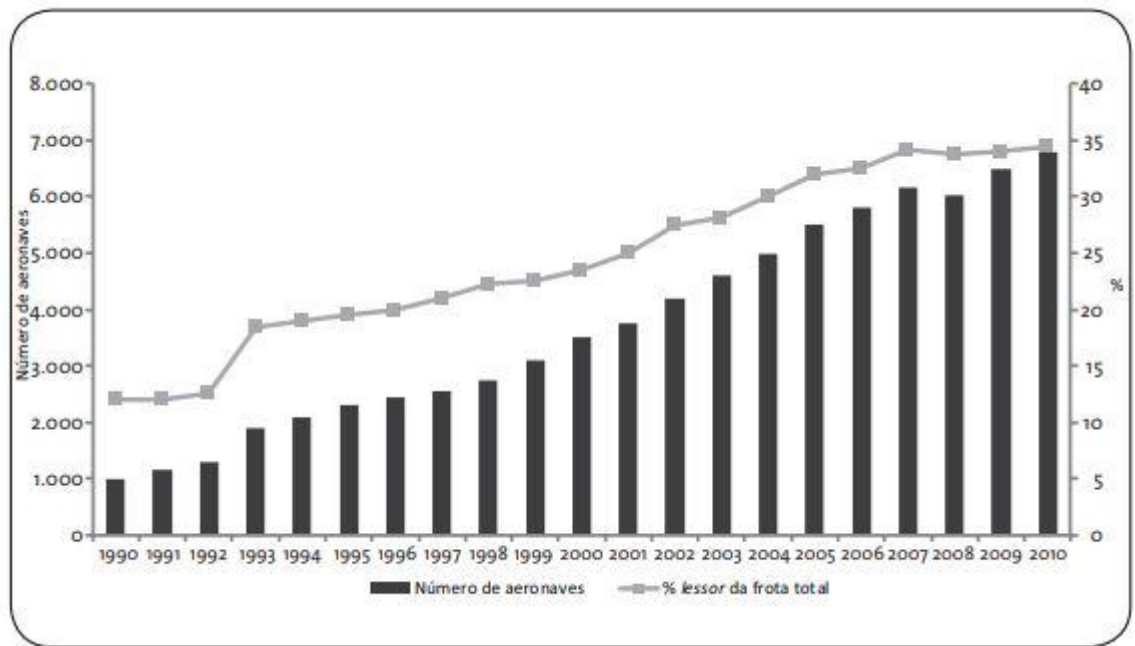
Não sem razão, segundo GOMES, FONSECA e QUEIROZ (2013, p. 3)³⁴, “cerca de 35% das aeronaves do mundo são de propriedade de ALC³⁵, e a tendência é que esse número aumente”. Para melhor ilustração, segue ainda gráfico que representa o crescimento do setor de *aircraft leasing companies* (ALC), ou “companhias de arrendamento de aeronaves” (tradução livre), que nada mais são do que empresas especializadas em compra e arrendamento de aeronaves para operadores (Ibidem, p. 4):

Gráfico 1: Crescimento do setor de ALC

³³ BRASIL. Decreto n. 8008. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 23 de outubro de 2019.

³⁴ GOMES, Sérgio Bittencourt Varella; FONSECA, Paulus Vinicius da Rocha; QUEIROZ, Vanessa de Sá. **O financiamento a arrendadores de aeronaves: modelo do negócio e introdução à análise de risco do leasing aeronáutico**. Biblioteca Digital BNDES, Rio de Janeiro, nov. 1998. BNDES Setorial, n. 37, mar. 2013, p. 129-172. Disponível em: <<http://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/1515>>. Acesso em: 30 de outubro de 2019.

³⁵ Abreviação para “*aircraft leasing companies*”, ou empresas de arrendamento de aeronaves (tradução livre).



GOMES, FONSECA E QUEIROZ (2013, p. 131)³⁶.

Soma-se ao montante dos investimentos o fato de que os objetos aeronáuticos a que faz referência a Convenção da Cidade do Cabo, em razão de sua própria natureza, cruzam fronteiras constantemente, o que gera ainda mais instabilidade para quem investe em tais bens. Tal se dá em razão de, como já mencionado, ser a soberania um dos principais fatores que regem as relações entre estados-nação.

2.1. As Ferramentas Criadas pela Convenção da Cidade do Cabo para a Satisfação de Suas Finalidades

De forma introdutória, cabe aqui estabelecer o principal requisito para aplicação da convenção, que é a localização do devedor. Segundo o artigo 3º da Convenção da Cidade do Cabo, a mesma será aplicada quando “ao tempo da conclusão do contrato que constitui uma garantia internacional ou sobre ela dispõe, o devedor estiver localizado em um Estado

³⁶ GOMES, Sérgio Bittencourt Varella; FONSECA, Paulus Vinicius da Rocha; QUEIROZ, Vanessa de Sá. **O financiamento a arrendadores de aeronaves: modelo do negócio e introdução à análise de risco do leasing aeronáutico**. Biblioteca Digital BNDES, Rio de Janeiro, nov. 1998. BNDES Setorial, n. 37, mar. 2013, p. 129-172. Disponível em: <<http://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/1515>>. Acesso em: 30 de outubro de 2019.

Contratante”³⁷. O artigo subsequente define quando, para efeitos da convenção, o devedor estará localizado em um estado contratante, conforme vê-se a seguir:

Artigo 4º - Localização do devedor

1. Para os efeitos do parágrafo 1º do Artigo 3º, o devedor está localizado em qualquer Estado Contratante:

- (a) segundo a lei do qual foi incorporado ou constituído;
- (b) no qual tenha seu escritório registrado ou sua sede estatutária;
- (c) no qual se encontrar a sede de sua administração; ou
- (d) no qual se encontrar seu estabelecimento;

2. Se o devedor tiver mais de um estabelecimento, uma referência ao estabelecimento do devedor nos termos da alínea d do parágrafo anterior deverá significar o lugar de seu estabelecimento principal ou, se não tiver nenhum estabelecimento, sua residência habitual.³⁸

Tal requisito, entretanto, é mitigado pelo artigo IV do protocolo da convenção que assim estabelece:

1. Sem prejuízo do parágrafo 1º do Artigo 3º da Convenção, a Convenção será também aplicável com relação a um helicóptero ou a um casco de aeronave pertencente a uma aeronave, matriculado em um registro aeronáutico de um Estado Contratante que seja o Estado de matrícula, e, quando a referida matrícula for feita consoante um acordo para a matrícula da aeronave, a mesma será considerada como tendo sido feita ao tempo do acordo.³⁹

Depreende-se da leitura do dispositivo, entretanto, que a mitigação vale apenas para cascos de aeronave ou helicópteros. Realizando interpretação sistemática dos dispositivos, infere-se que duas são as possibilidades de regras de aplicação da convenção, quais sejam: (i) aplicação apenas nos casos em que o devedor esteja localizado em algum dos Estados contratantes, entendendo-se por “localização” os critérios estabelecidos nas alíneas do artigo 4º §1º da convenção; e (ii) quando o bem aeronáutico estiver matriculado em um dos Estados signatários, ainda que o devedor não esteja localizado em Estado contratante.

Estabelecido tal parâmetro, passa-se à análise das principais ferramentas em espécie.

³⁷ BRASIL. Decreto n. 8008, artigo 3º. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 23 de outubro de 2019.

³⁸ Ibidem. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 23 de outubro de 2019.

³⁹ Ibidem. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 23 de outubro de 2019.

2.1.1. O Registro Internacional

Talvez a mais importante contribuição da Convenção da Cidade do Cabo tenha sido a criação de um Registro Internacional com o objetivo de publicizar e garantir oponibilidade internacional aos direitos inscritos sobre os objetos que tutela e garantir sua eficácia. Tal registro é administrado por uma empresa criada para esta finalidade (a Aviareto), cuja sede se localiza na Irlanda e segue os princípios e diretrizes apontados pela convenção em seu artigo 17 para a concretização de sua função. Preleciona o texto do artigo 17 da Convenção da Cidade do Cabo que:

Artigo 17 - A Autoridade Supervisora e o Tabelião

1. Haverá uma Autoridade Supervisora conforme disposto no Protocolo.

2. A Autoridade Supervisora deverá:

- (a) estabelecer ou providenciar o estabelecimento do Registro Internacional;
 - (b) exceto quando disposto de modo diverso no Protocolo, indicar e destituir o Tabelião;
 - (c) assegurar que, no caso de mudança de Tabelião, quaisquer direitos necessários à operação contínua e efetiva do Registro Internacional, sejam transferidos ou possam ser transferidos ao novo Tabelião;
 - (d) após consulta com os Estados Contratantes, elaborar ou aprovar e assegurar a publicação de um regulamento em conformidade com o Protocolo tratando do funcionamento do Registro Internacional;
 - (e) estabelecer procedimentos administrativos mediante os quais as reclamações relativas ao funcionamento do Registro Internacional possam ser feitas à Autoridade Supervisora;
 - (f) supervisionar o Tabelião e o funcionamento do Registro Internacional;
 - (g) a pedido do Tabelião, fornecer ao Tabelião a orientação que a Autoridade Supervisora julgar adequada;
 - (h) estabelecer e, periodicamente, rever a estrutura de taxas a serem cobradas pelos serviços do Registro Internacional;
 - (i) fazer tudo o que for necessário para assegurar a existência de um sistema eletrônico de registro eficiente, baseado no princípio da notificação, para a realização dos objetivos da presente Convenção e do Protocolo; e
 - (j) reportar-se periodicamente aos Estados Contratantes com respeito ao cumprimento das suas obrigações nos termos da presente Convenção e do Protocolo.
3. A Autoridade Supervisora poderá concluir qualquer acordo necessário para o desempenho de suas funções, inclusive qualquer acordo indicado no parágrafo 3º do Artigo 27.
4. A Autoridade Supervisora deterá todos os direitos de propriedade sobre as bases de dados e sobre os arquivos do Registro Internacional.
5. O Tabelião deverá assegurar o funcionamento eficiente do Registro Internacional e desempenhar as funções que lhe são atribuídas pela presente Convenção, pelo Protocolo e pelo regulamento.

O Registro Internacional é público e exhibe a qualquer interessado mediante o pagamento de uma quantia estabelecida pela empresa administradora todos os interesses registrados sobre

determinado bem aeronáutico através de um “*Priority Search Certificate*” (doravante referido como “PSC”), ou certificado de pesquisa de prioridades (tradução livre). No PSC consta a relação de todos os interesses já registrados sobre determinado bem aeronáutico e sua ordem de prioridade. Tal bem, no Registro Internacional, é identificado por meio de modelo, fabricante e número de série. Cabe ressaltar que na forma do artigo 24 da Convenção da Cidade do Cabo o PSC tem valor probatório e conta com presunção legal relativa: “(a) de que foi assim emitido; e (b) dos fatos nele consignados, inclusive a data e a hora da inscrição”⁴⁰

Em que pese o Registro Internacional ser criado para inscrição de interesses internacionais sobre os bens aos quais a convenção se aplica, tal registro não constitui direitos, mas apenas os declara e estabelece entre eles uma ordem de prioridade. Segundo GOODE (2019, p. 65):

O registro não é requisito para a constituição de um interesse internacional, tampouco é uma garantia de que tal interesse internacional existe; a função do registro é notificar a terceiros acerca da existência do interesse internacional caso o mesmo exista e preservar a prioridade do detentor do interesse. (tradução livre)⁴¹

Assim sendo, entende-se que a natureza do registro de um interesse internacional é meramente declaratória em relação ao direito a que faz referência, garantindo que haja prioridade ao direito registrado em momento anterior sobre direito registrado em momento posterior. Além disso, há ainda a possibilidade de existência de garantias inscritas junto ao Registro Internacional não dotadas de oponibilidade. Nos termos do artigo 28, parágrafo 2º da Convenção:

Artigo 28 - Responsabilidade e seguro financeiro (...) 2. O Tabelião não será responsável nos termos do parágrafo anterior por inexatidão factual nas informações relativas à inscrição que tenham sido por ele recebidas ou que tenham sido por ele transmitidas na forma em que recebeu tais informações, nem por atos ou circunstâncias pelos quais o Tabelião e seus funcionários e empregados não sejam responsáveis e que se tenham originado antes do recebimento das informações de inscrição no Registro Internacional.⁴²

⁴⁰ BRASIL. Decreto n. 8008, artigo 24. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 02 de novembro de 2019.

⁴¹ GOODE, Roy – *Convention on International Interests In Mobile Equipment and Protocol Thereto On Matters Specific to Aircraft Objects* – 4. ed. – p. 65 – Rome, Italy: UNIDROIT, 2019. Texto original: Registration is not a requirement for the constitution of an international interest, nor is it a guarantee that an international interest exists; the function of registration is to give notice to third parties of the existence of the international interest if it does exist and preserve the priority of the holder of the interest.

⁴² BRASIL. Decreto n. 8008. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 02 de novembro de 2019.

Depreende-se de tal artigo que o Tabelião e os demais funcionários do Registro Internacional não são responsáveis pela análise de quaisquer aspectos constitutivos dos direitos que originam os interesses internacionais. Tal responsabilidade é inteiramente das partes que realizam os registros, devendo obrigatoriamente conter a autorização do devedor, que fica vinculado aos efeitos do Registro. Presume-se a veracidade dos interesses registrados uma vez que as mesmas contém o expresse consentimento do devedor.

Entretanto, são expressamente estabelecidos pela Convenção da Cidade do Cabo requisitos para a válida inscrição de um interesse internacional que venha a ser dotado de oponibilidade perante terceiros, conforme seu artigo 7º, que estabelece que:

Artigo 7º - Requisitos formais

Uma garantia constitui-se como garantia internacional, nos termos da presente Convenção, quando o contrato constituindo a garantia ou sobre ela dispondo:

- (a) for feito por escrito;
- (b) for relacionado a um bem sobre o qual a pessoa que presta a garantia real, o vendedor com reserva ou o arrendador possam dispor;
- (c) permitir que o bem seja identificado de conformidade com o Protocolo; e
- (d) no caso de um contrato constitutivo de garantia real, permitir determinar as obrigações garantidas, mas sem a necessidade de se consignar um valor ou um valor máximo garantido.⁴³

Isto quer significar que em caso de litígio serão avaliadas no caso concreto as informações inscritas. Da mesma forma, podem também existir registros inicialmente válidos, mas que deixaram de possuir validade após determinado tempo. Neste caso, cabe ao detentor do direito de cancelar o registro fazê-lo, na forma do artigo 25 da convenção⁴⁴, pois caso não o

⁴³ BRASIL. Decreto n. 8008. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 02 de novembro de 2019.

⁴⁴ “Artigo 25 - Cancelamento da inscrição

1. Quando as obrigações garantidas por um contrato constitutivo de garantia real inscrito ou quando as obrigações nas quais se originaram um direito ou uma garantia não convencional inscritível se tiverem extinto, ou quando as condições para a transferência de título em um contrato com reserva de domínio inscrito tiverem sido satisfeitas, o titular dessa garantia deverá, sem atraso indevido, providenciar o cancelamento da inscrição após solicitação por escrito do devedor, entregue ou recebida em seu endereço conforme constante da inscrição.
2. Quando uma garantia internacional futura ou uma cessão futura de uma garantia internacional tiver sido inscrita, o futuro credor ou o futuro cessionário deverá, sem demora, providenciar o cancelamento da inscrição mediante a solicitação por escrito do futuro devedor ou cedente que for entregue ou recebida em seu endereço conforme constante da inscrição, antes que o futuro credor ou cessionário tenha concedido o financiamento ou tenha-se comprometido a conceder o financiamento.
3. Quando as obrigações garantidas por uma garantia nacional especificada em uma notificação inscrita de uma garantia nacional se tiverem extinto, o titular dessa garantia deverá, sem atraso indevido, providenciar o

faça, a informação incorreta permanece em registro para consulta pública. Além disso, cabe salientar que caso o detentor do direito de cancelar o registro não o faça quando deve, há remédios previstos na própria Convenção da Cidade do Cabo para que o mesmo seja compelido a fazê-lo, conforme melhor explicita seus artigos 42 e 44.⁴⁵

Para que alguém realize um registro sobre um bem aeronáutico localizado no Brasil, os requisitos procedimentais são estabelecidos pela convenção e regulamentados pela resolução nº 309 de 18 de março de 2014 da ANAC. Tal resolução marca o início da operacionalização do Registro Internacional no Brasil. Quando da ratificação da convenção através do decreto nº 8.008 de 2013, uma das declarações do Brasil no escopo da mesma foi a de que:

(a) A Agência Nacional de Aviação Civil da República Federativa do Brasil, por intermédio do Registro Aeronáutico Brasileiro, deverá ser o ponto de entrada a partir do qual deverão ser transmitidas - e no caso de motores poderão ser transmitidas - ao Registro Internacional as informações relativas às transações internacionais referentes às células de aeronaves pertencentes a aeronaves civis, helicópteros ou aeronaves civis registrados na República Federativa do Brasil;⁴⁶

Em razão da declaração feita pela República Federativa do Brasil acima, só foi possível a operacionalização do sistema criado pela Convenção da Cidade do Cabo após o marco da resolução 309, quando a ANAC preparou o Registro Aeronáutico Brasileiro (doravante referido como “RAB”) para que iniciasse a emissão dos chamados “*Authorizing Entry Point Codes* (‘*AEP codes*’)”, que são os Códigos de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional⁴⁷.

Para obter um código de autorização nos moldes da resolução número 309 da ANAC, a parte interessada por meio de seu representante legal deverá seguir o procedimento elencado

cancelamento da inscrição após solicitação por escrito do devedor, entregue ou recebida em seu endereço conforme constante da inscrição.

4. Quando uma inscrição não devesse ter sido feita ou estiver incorreta, a pessoa em favor da qual a inscrição foi feita deverá, sem atraso indevido, providenciar seu cancelamento ou sua modificação após solicitação por escrito do devedor entregue ou recebida em seu endereço conforme constante da inscrição.”

⁴⁵ GOODE, Roy – *Convention on International Interests In Mobile Equipment and Protocol Thereto On Matters Specific to Aircraft Objects* – 4. ed. – p. 101-105 – Rome, Italy: UNIDROIT, 2019.

⁴⁶ BRASIL. Decreto n. 8008. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 03 de novembro de 2019.

⁴⁷ BRASIL. Resolução n. 309 ANAC, artigo 7º. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 21 de março de 2014. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2014/resolucao-no-309-de-18-03-2014/@_@display-file/arquivo_norma/RA2014-0309.pdf>. Acesso em 03 de novembro de 2019.

nos artigos 6º e 7º da resolução⁴⁸, tornando-se pessoalmente responsável pela inscrição na forma do artigo 8º, sendo expressamente vedada a transmissão gratuita ou onerosa do código para terceiros exceto nos casos previstos pela resolução⁴⁹. Segundo BASCH (2014)⁵⁰ “a Resolução 309 contém o que podem ser as regras mais restritivas entre quaisquer jurisdições ratificadoras da Convenção da Cidade do Cabo em relação à emissão de ‘AEP codes’”⁵¹.

Ainda, essencial é salientar que, na forma do capítulo V da resolução número 309 da ANAC a parte requerente ao solicitar códigos de autorização para registro ao RAB deve se responsabilizar civil e penalmente pela veracidade das informações que serão inscritas no Registro Internacional. O formulário específico para a solicitação dos referidos códigos possui 4 (quatro) declarações obrigatórias, quais sejam:

- I - “Declaro me responsabilizar civil e penalmente pelo cumprimento integral, antes da utilização do Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional, das exigências relativas ao Registro Aeronáutico Brasileiro, previstas na legislação brasileira de aviação civil.”;
- II - “Declaro me responsabilizar civil e penalmente pela veracidade e autenticidade de todas as informações que inscreverei eletronicamente no Registro Internacional após a concessão do Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (Ponto de Entrada Autorizador), bem como estar ciente de que a posse de consentimento por escrito válido da outra parte é necessária para efetuar a(s) inscrição(ões), de acordo com o art. 20 da Convenção da Cidade do Cabo.”;
- III - “Declaro me responsabilizar civil e penalmente por utilizar exclusivamente e de

⁴⁸ Art. 6º Os credores hipotecários, arrendadores e vendedores com reserva de domínio e demais interessados em inscrever garantias internacionais sobre bens aeronáuticos matriculados no Brasil deverão cadastrar, junto ao RAB, os representantes legais que poderão receber o Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional. Parágrafo único. Para fins de cadastramento, o requerente deve apresentar: I - procuração notariada com outorga de poderes específicos e, caso seja estrangeiro, emitida na língua oficial do país de origem do interessado, devidamente consularizada, com tradução juramentada; II - cópia autenticada da cédula de identidade; III - comprovante de inscrição no cadastro de pessoas físicas; e IV - comprovante de residência. Art. 7º O requerente, após ser cadastrado, deve assinar o Formulário de Obtenção junto à ANAC de Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional e enviá-lo eletronicamente ao RAB com a firma devidamente reconhecida, por autenticidade ou por semelhança. Parágrafo único. O Formulário de Obtenção junto à ANAC de Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional subsidiará o fornecimento de eventuais pedidos de informações encaminhados, especialmente por autoridades brasileiras, judiciais ou não.

⁴⁹ Art. 8º O requerente que obtiver junto ao RAB um Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional para inscrever garantias internacionais no Registro Internacional é pessoalmente responsável pela inscrição, sendo-lhe vedado o repasse do referido código.

Parágrafo único. Nos casos previamente justificados de impossibilidade de utilização do Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional pelo requerente, o RAB poderá autorizar seu repasse a outro representante legal cadastrado para este fim, nos termos da legislação civil em vigor.

⁵⁰ BASCH, Kenneth D., CAPE TOWN CONVENTION – FIRST SIX MONTHS, International Law Office – ILO, 8 de outubro de 2014, disponível em: <www.internationallawoffice.com/Newsletters/Aviation/Brazil/Basch-Rameh/Cape-Town-Convention-first-six-months>. Acesso em 05 de novembro de 2019.

⁵¹ Texto original: Resolution 309 contains what may be the most restrictive rules of any Cape Town jurisdiction in relation to the issuance of AEP codes.

forma lícita o Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional concedido pelo Registro Aeronáutico Brasileiro para inscrever garantias internacionais no Registro Internacional, nos termos do art. 8º, caput, da Resolução ANAC nº 309, de 18 de março de 2014.”; e IV - “Declaro me responsabilizar civil e penalmente por não repassar gratuita ou onerosamente o Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional obtido junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro, salvo se expressamente autorizado conforme o parágrafo único do art. 8º da Resolução ANAC nº 309, de 18 de março de 2014, sob pena de não mais obter códigos de autorização para este fim, nos termos do art. 13 da mencionada Resolução.”.⁵²

Assim sendo, ainda que, conforme analisado anteriormente, não haja um sistema de verificação de veracidade das informações inscritas no Registro Internacional, a Convenção da Cidade do Cabo e a regulamentação interna preparada pela República Federativa do Brasil estabelecem um rígido sistema de responsabilidade às partes autorizadas a inscrever interesses no Registro Internacional, formando um sistema seguro e adequado a atender aos objetivos básicos da convenção.

2.1.2 Autorização irrevogável de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação – IDERA

No entendimento de GOODE (2019, p. 69)⁵³:

A disponibilidade de medidas contra o inadimplemento adequadas e prontamente executáveis é de crucial importância para o credor, o qual deve ser capaz de prever com confiabilidade sua habilidade de pôr em prática suas medidas contra o inadimplemento eficientemente. (tradução nossa)⁵⁴

Assim sendo, visando à proteção do credor, à criação de segurança jurídica e, conseqüentemente, redução dos riscos de investimento, a Convenção da Cidade do Cabo traz expressamente em seu texto remédios legais para o inadimplemento. Em seu capítulo III, cujo título é “medidas aplicáveis em caso de inadimplemento”, a referida convenção em seus artigos

⁵² BRASIL. Resolução n. 309 ANAC, artigo 12. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 21 de março de 2014. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2014/resolucao-no-309-de-18-03-2014/@@display-file/arquivo_norma/RA2014-0309.pdf>. Acesso em 03 de novembro de 2019.

⁵³ GOODE, Roy – Convention on International Interests In Mobile Equipment and Protocol Thereto On Matters Specific to Aircraft Objects – 4. ed. – p. 69 – Rome, Italy: UNIDROIT, 2019.

⁵⁴ Texto original em inglês: The availability of adequate and readily enforceable default remedies is of crucial importance to the creditor, who must be able to predict with confidence its ability to exercise a default remedy expeditiously.

8º ao 13⁵⁵ traz os procedimentos a serem adotados e as medidas cabíveis a serem aplicadas pelas partes e, em último caso, pelos tribunais, bem como o conceito de inadimplemento sob seu viés.

Além disso, no artigo XIII de seu protocolo traz a convenção a figura da autorização irrevogável para cancelamento da matrícula e solicitação de exportação (popularmente conhecida e referida daqui em diante como IDERA – ou *Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization*). Diz o artigo XIII do protocolo que:

Artigo XIII - Autorização de Cancelamento da matrícula e solicitação de exportação
 1. O presente Artigo aplica-se somente quando um Estado Contratante tiver feito uma declaração conforme o Artigo XXX, parágrafo 1º.
 2. Quando o devedor tiver emitido uma autorização irrevogável de cancelamento da matrícula e de solicitação de exportação substancialmente nos moldes do formulário em anexo ao presente Protocolo e tiver submetido tal autorização à autoridade de registro para o devido registro, a referida autorização deverá ser assim inscrita.
 3. A pessoa em favor da qual a autorização tiver sido emitida (a “parte autorizada”) ou o terceiro que ela certificar como designado para esse fim, será a única pessoa habilitada a fazer cumprir as medidas especificadas no Artigo IX, parágrafo 1º, e somente poderá fazê-lo nos termos da autorização e das leis e regulamentos sobre segurança da aviação. A referida autorização não poderá ser revogada pelo devedor sem o consentimento por escrito da parte autorizada. A autoridade de registro deverá retirar uma autorização do registro mediante a solicitação da parte autorizada.
 4. A autoridade de registro e as demais autoridades administrativas nos Estados Contratantes deverão cooperar de forma expedita com a parte autorizada e assisti-la no cumprimento das medidas especificadas no Artigo IX.⁵⁶

Tal artigo menciona em seu parágrafo 2º a necessidade de registro do instrumento perante a autoridade local competente. No caso do Brasil, tal registro é também regulamentado pela resolução ANAC nº 309 que, em seu artigo 15 define os sujeitos da IDERA como “devedor” e “credor detentor de garantia real ou pessoa por ele habilitada para este fim”⁵⁷. Neste ponto, destaca-se que de acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, uma aeronave pode apenas possuir matrícula no Brasil ou em outro Estado, não sendo admitida matrículas

⁵⁵ BRASIL. Decreto n. 8008. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 05 de novembro de 2019.

⁵⁶ BRASIL. Decreto 8.008. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 05 de novembro de 2019.

⁵⁷ Art. 15. O devedor poderá emitir uma autorização irrevogável de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação em favor do credor detentor de garantia real ou de pessoa por ele habilitada para esse fim, nos moldes do Formulário anexo ao Protocolo Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico, que será inscrita no RAB, nos termos do Artigo XIII do Protocolo. § 1º Uma vez inscrita a autorização de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação, esta não poderá ser revogada pelo devedor sem o assentimento do credor.
 § 2º Somente poderão ser inscritas e registradas junto ao RAB as autorizações irrevogáveis de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação emitidas após 15 de maio de 2013.

concomitantes no Brasil e em outro Estado que seja⁵⁸, sendo assim, a autorização para o cancelamento da matrícula e solicitação de exportação é medida razoável para que o credor apontado como “parte autorizada”, ou a pessoa que o mesmo designe, consiga em tempo hábil retornar o bem aeronáutico para o mercado de modo que continue gerando renda.

As consequências da assinatura de uma IDERA estão previstas no artigo IX do protocolo à convenção. Em suma, o credor apontado como “parte autorizada” em uma IDERA ou o terceiro que designar para este fim poderão solicitar às autoridades competentes sem necessidade de anuência do devedor possuidor da aeronave que a mesma tenha seu registro brasileiro cancelado e seja exportada para o país de sua escolha ou mesmo para local diverso dentro do Brasil. Deve, entretanto, contar com a anuência de qualquer detentor de garantia que tenha prioridade a seu direito enquanto credor (exemplificando, um arrendador de uma aeronave gravada por hipoteca inscrita com prioridade deve obter autorização do credor hipotecário), além de utilizar o seu direito enquanto “parte autorizada” de forma “comercialmente razoável”⁵⁹.

⁵⁸ BRASIL. Lei n. 7.565 de 19 de dezembro de 1986. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 19 de dezembro de 1986. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565.htm>. Acesso em 05 de novembro de 2019. Em seu artigo 109, § 1º estabelece que: “A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados anteriormente.”

⁵⁹ BRASIL. Decreto n. 8008. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 05 de novembro de 2019. Texto do artigo IX do protocolo à convenção: Artigo IX - Modificação das disposições relativas às medidas aplicáveis em caso de inadimplemento

1. Além das medidas especificadas no Capítulo III da Convenção, o credor poderá, na medida em que o devedor tiver a qualquer tempo assim acordado e nas circunstâncias especificadas naquele Capítulo:

(a) fazer o cancelamento da matrícula da aeronave; e

(b) fazer a exportação e a transferência física do bem aeronáutico do território em que se encontra situado.

2. O credor não deverá utilizar as medidas especificadas no parágrafo anterior sem o prévio consentimento por escrito do titular de qualquer garantia inscrita que goze de prioridade sobre aquela do credor.

3. O Artigo 8º, parágrafo 3º da Convenção, não será aplicável a bens aeronáuticos. Qualquer medida aplicável em caso de inadimplemento prevista na Convenção deverá ser utilizada de modo comercialmente razoável. Uma medida será considerada como sendo utilizada de modo comercialmente razoável quando for utilizada de conformidade com uma disposição do contrato, exceto quando tal disposição manifestamente carecer de razoabilidade.

4. Um credor detentor de garantia real que notifique as pessoas interessadas com dez ou mais dias úteis de antecedência sobre uma proposta de compra e venda ou de arrendamento será considerado como tendo satisfeito as condições de uma “notificação com razoável antecedência” especificadas no Artigo 8º, parágrafo 4º da Convenção. O presente parágrafo não impedirá que um credor detentor de garantia real e um devedor que prestou uma garantia real ou um garante de acordarem um período mais longo para a notificação

5. A autoridade de registro em um Estado Contratante deverá, sujeito a qualquer lei ou regulamento aplicáveis à segurança da aviação, atender a solicitação de cancelamento de matrícula e a exportação se:

(a) a solicitação for submetida na forma devida pela parte autorizada mediante uma autorização registrada e irrevogável de cancelamento da matrícula e de exportação; e

(b) a parte autorizada certificar a autoridade de registro, se assim solicitado pela referida autoridade, que todas as garantias inscritas que gozem de prioridade sobre aquela do credor, em favor do qual foi emitida a autorização, foram canceladas ou que os titulares dessas garantias consentiram com o cancelamento da matrícula e com a exportação.

Para sopesar a subjetividade do termo “comercialmente razoável”, o próprio capítulo IX da convenção continua estabelecendo que: “Uma medida será considerada como sendo utilizada de modo comercialmente razoável quando for utilizada de conformidade com uma disposição do contrato, exceto quando tal disposição manifestamente carecer de razoabilidade”⁶⁰. Segundo GOODE (2019, pags. 507-508)⁶¹:

Sob ambos os artigos 8(3) da convenção e IX (3) do protocolo, um remédio é considerado como exercido de maneira comercialmente razoável quando exercido de acordo com uma provisão contratual, exceto quando a mesma é considerada manifestamente irrazoável. Esta linguagem incorpora forte presunção em favor da razoabilidade de uma provisão contratual no que tange ao modo de exercício de um remédio e é destinada a encorajar confiança na linguagem contratual, principalmente quando trata-se de linguagem costumeira em financiamentos internacionais de aeronaves e contratos de arrendamento.⁶²

Uma vez cumpridos os requisitos acima mencionados, os países signatários comprometem-se a, através de suas autoridades competentes, na forma do estabelecido pelos artigo IX 5 e X 6(b) do protocolo à convenção, cooperar com o credor para que sejam satisfeitos seus direitos de forma rápida e eficiente.⁶³

6. Um credor detentor de garantia real que proponha o cancelamento da matrícula e a exportação de uma aeronave com base no parágrafo 1º do presente Artigo deverá, exceto se estiver agindo em decorrência de uma decisão de um tribunal, fazer por escrito uma notificação prévia razoável sobre o cancelamento da matrícula e a exportação propostas:

- (a) às pessoas interessadas especificadas no Artigo 1º, alínea m, números i e ii, da Convenção; e
- (b) às pessoas interessadas especificadas no Artigo 1º, alínea m, número iii, da Convenção, as quais tenham notificado o credor detentor de garantia real de seus direitos com razoável antecedência ao cancelamento da matrícula e à exportação.

⁶⁰ BRASIL Decreto n. 8008. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 05 de novembro de 2019.

⁶¹ GOODE, Roy – Convention on International Interests In Mobile Equipment and Protocol Thereto On Matters Specific to Aircraft Objects – 4. ed. – pags. 507 e 508 – Rome, Italy: UNIDROIT, 2019.

⁶² Texto original em inglês: 5.53. Under both Articles 8(3) of the Convention and IX(3) of the Protocol a remedy is deemed to be exercised in a commercially reasonable manner where exercised in conformity with a provision of the agreement except where such a provision is “manifestly unreasonable”. This wording embodies a strong presumption in favour of the reasonableness of a contractual provision as to the mode of exercise of a remedy and is designed to encourage reliance on contract wording, particularly where the wording is customary in international aircraft financing and leasing contracts. exercised in conformity with a provision of the agreement except where such a provision is “manifestly unreasonable”. This wording embodies a strong presumption in favour of the reasonableness of a contractual provision as to the mode of exercise of a remedy and is designed to encourage reliance on contract wording, particularly where the wording is customary in international aircraft financing and leasing contracts.

⁶³ BRASIL Decreto n. 8008. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 05 de novembro de 2019.

Em relação ao tempo para aplicação das medidas oferecidas a um credor sob o escopo da Convenção da Cidade do Cabo, ao ratificar o citado tratado a República Federativa do Brasil expressamente declara que:

(...) aplicará o Artigo X integralmente e que o número de dias úteis a ser usado para fins dos prazos estabelecidos no Artigo X, parágrafo 2º serão, no que respeita às medidas cautelares especificadas no Artigo 13, parágrafo 1º , a, b, c, d e e, da Convenção (conservação do bem aeronáutico e do seu valor; posse, controle ou custódia do bem aeronáutico; imobilização do bem aeronáutico; arrendamento ou a gestão do bem aeronáutico e da renda deste proveniente; venda e aplicação do produto da venda) deverá ser de 10 (dez) dias corridos para processo judicial relativo ao exercício de medidas cautelares previstas no Artigo 13, parágrafo 1º , a a c, e 30 (trinta) dias corridos para processo judicial relativo ao exercício das medidas cautelares previstas no Artigo 13, parágrafo 1º , d e e.⁶⁴

Desta maneira, extrai-se que as cortes brasileiras têm 10 (dez) dias corridos para cautelarmente, além das medidas especificadas nas alíneas (b) e (c) do artigo 13 da Convenção da Cidade do Cabo, imitar o proprietário na posse e controle da aeronave. Em que pese a aplicação da IDERA, que aborda tão somente o cancelamento da matrícula da aeronave e sua autorização para exportação (medidas administrativas), foi consignado pela resolução nº 309 ANAC em seu artigo 17 §3º⁶⁵ que o prazo para o cancelamento de matrícula é de 5 (cinco) dias úteis a contar da data da solicitação (referida como “notificação” ao RAB no texto da resolução) da “parte autorizada”.

2.2. A Relação Entre a Convenção da Cidade do Cabo e a Lei Brasileira

A Convenção da Cidade do Cabo bem como todos os tratados internacionais que não versam sobre direitos humanos, possui status de lei ordinária. Isto quer significar que formalmente submete-se à hierarquia superior das normas constitucionais. Em que pese sua aplicação e interpretação, o artigo 5º da convenção estabelece que:

Artigo 5º - Interpretação e lei aplicável

1. Na interpretação da presente Convenção devem respeitar-se seus propósitos tal como consignados no preâmbulo, sua natureza internacional e a necessidade de se

⁶⁴ ibidem. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 05 de novembro de 2019.

⁶⁵ BRASIL. Resolução n. 309 ANAC, artigo 12. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 21 de março de 2014. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2014/resolucao-no-309-de-18-03-2014/@_@display-file/arquivo_norma/RA2014-0309.pdf>. Acesso em 03 de novembro de 2019. Texto do artigo 17 §3º: “§ 3º O RAB disponibilizará, dentro do prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis contados a partir da data do protocolo da notificação, o cancelamento da matrícula requerido na forma do caput.”

- promover a uniformidade e a previsibilidade em sua aplicação.
2. As questões pertinentes a assuntos regulados pela presente Convenção que nesta não tenham sido expressamente resolvidas deverão ser resolvidas de conformidade com os princípios gerais nos quais esta se baseia ou, na ausência desses princípios, de conformidade com a lei aplicável.
 3. As referências ao direito aplicável são referências às normas domésticas do direito aplicável em decorrência das normas de Direito Internacional Privado do Estado de foro.
 4. Quando um Estado compreender diversas unidades territoriais, cada uma das quais tendo suas próprias normas aplicáveis ao assunto a ser decidido, e quando não houver indicação de qual seja a unidade territorial competente, a lei do Estado decide qual a unidade territorial cujas normas devem ser aplicadas. Na ausência de uma tal lei, as normas da unidade territorial com a qual o caso tiver ligação mais estreita serão aplicadas.

Para GOODE (2019, p. 16)⁶⁶ isto quer significar que a convenção prefere à aplicação da lei interna do Estado contratante nas matérias específicas tratadas pela mesma que conflitem com a legislação doméstica⁶⁷. Tal entendimento encontra-se de acordo com a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, que estabelece em seu artigo 27 que “Uma parte não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado⁶⁸. Segundo VARELLA (2019, p. 125), no caso do Brasil, entretanto, a promulgação de leis posteriores pode revogar matéria de tratado promulgado anteriormente. Tal prerrogativa de soberania, entretanto, não impediria que ocorresse punição pelos órgãos internacionais⁶⁹.

Além disso, o artigo 56 da convenção prevê que serão aceitas apenas reservas e declarações previstas por seu texto legal quando da ratificação da mesma⁷⁰. As declarações relativas à convenção encontram-se anexas ao texto do decreto 8.008 de 2013 que a promulga e não fora feita nenhuma reserva⁷¹ à aplicação de seu texto.

⁶⁶ GOODE, Roy – *Convention on International Interests In Mobile Equipment and Protocol Thereto On Matters Specific to Aircraft Objects* – 4. ed. – p. 16 – Rome, Italy: UNIDROIT, 2019.

⁶⁷ Texto original em inglês: *The Convention applies to the exclusion of otherwise applicable law where the two conflict.*

⁶⁸ BRASIL. Decreto n. 7.030. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 14 de dezembro de 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D7030.htm>. Acesso em 05 de novembro de 2019. Texto do artigo 27: Uma parte não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado. Esta regra não prejudica o artigo 46.

⁶⁹ VARELLA, Marcelo D. – *Direito Internacional Público* – 8. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

⁷⁰ BRASIL Decreto n. 8008. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 05 de novembro de 2019. Texto do artigo: Artigo 56 - Reservas e declarações

1. Nenhuma reserva pode ser feita à presente Convenção, mas declarações autorizadas pelos Artigos 39, 40, 50, 52, 53, 54, 55, 57, 58 e 60 poderão ser feitas de acordo com essas disposições.

2. Qualquer declaração ou declaração subsequente ou qualquer retirada de uma declaração feita no âmbito da presente Convenção deverá ser notificada por escrito ao Depositário.

⁷¹ O decreto n. 7.030 de 2009 (a Convenção de Viena) em seu artigo 2 1(d) define “reserva” como sendo “uma declaração unilateral, qualquer que seja a sua redação ou denominação, feita por um Estado ao assinar, ratificar, aceitar ou aprovar um tratado, ou a ele aderir, com o objetivo de excluir ou modificar o efeito jurídico de certas

É de se destacar também que o ordenamento jurídico brasileiro veda expressamente a utilização de remédios de autotutela para a solução de conflitos com exceção de casos altamente específicos, como a legítima defesa da posse. Segundo ROSENVALD (2015, pags. 180, 182):

Nos passos do art. 1.210, § 1o, do Código Civil, a legítima defesa da posse consiste na reação a uma turbacão, pois, nessa situação, a agressão apenas incomoda a posse, não tendo sido dela o possuidor ainda privado.⁷²

Ainda:

A legítima defesa da posse e o desforço imediato são as duas únicas medidas que o possuidor está legitimado a prontamente adotar para recuperar ou manter a posse agredida. São hipóteses excepcionais em que se autoriza a quebra do monopólio do Judiciário, em virtude da reação urgente a um atentado, em face de uma situação subjetiva consolidada.⁷³

A consequência para o uso abusivo da legítima defesa da posse está prevista no artigo 345 do código penal, que classifica como conduta criminosa “Fazer justiça pelas próprias mãos, para satisfazer pretensão, embora legítima, salvo quando a lei o permite”⁷⁴. Neste quesito deve-se observar que o Brasil expressamente declara por meio do anexo à Convenção da Cidade do Cabo (declarações) que as autoridades judiciárias serão competentes para o aperfeiçoamento das medidas disponíveis ao credor em caso de inadimplemento. Veja-se:

(v) Declaração ao Artigo 54, parágrafo 2º A República Federativa do Brasil declara que todas as medidas disponíveis ao credor em decorrência de qualquer disposição da Convenção ou do Protocolo, somente poderão ser tomadas mediante autorização do Poder Judiciário, exceto o remédio previsto no Art. XIII do Protocolo, o qual será exercido sem autorização judicial.

disposições do tratado em sua aplicação a esse Estado”. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D7030.htm>. Acesso em 9 de novembro de 2019.

⁷² FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. Curso de Direito Civil, volume 5, pag. 182. 11. ed. rev., ampl. e atual. – São Paulo: Atlas, 2015.

⁷³ Ibidem. Curso de Direito Civil, volume 5, pag. 180. 11. ed. rev., ampl. e atual. – São Paulo: Atlas, 2015.

⁷⁴ BRASIL. DECRETO-LEI No 2.848. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 07 de dezembro de 1940. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D7030.htm>. Acesso em 09 de novembro de 2019. O artigo 345 do código penal comina a seguinte pena para a conduta descrita: “Pena - detenção, de quinze dias a um mês, ou multa, além da pena correspondente à violência. Parágrafo único - Se não há emprego de violência, somente se procede mediante queixa”.

A exceção à necessidade de autorização judicial, conforme depreende-se da declaração transcrita acima, é a utilização da IDERA. Apesar das consequências previstas pelo código penal brasileiro, GOODE (2019, p. 17)⁷⁵ é assertivo ao escrever que:

[...] se as leis criminais de um Estado Contratante tratam como ofensa a reintegração de posse de equipamentos na ausência de uma ordem judicial, mas realiza declaração a respeito do artigo 54(2) da Convenção estabelecendo que remédios podem ser exercidos sem autorização judicial, então ao ratificar a convenção como norma de direito interno o Estado está implicitamente modificando sua legislação criminal (tradução livre)⁷⁶.

O mesmo princípio transcrito acima, relativo à reintegração de posse, vale para qualquer medida que conflite com os propósitos da Convenção. Tal afirmação encontra-se em consonância com o artigo 2º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB)⁷⁷, que estabelece que dentre as possibilidades de revogação de leis por critério temporal, encontra-se a incompatibilidade dos termos da lei anterior com os termos da lei posterior (que sumariamente a revoga).

Dentre as medidas disponíveis ao credor sob os efeitos de uma IDERA, não há menção à reintegração de posse, entretanto, o cancelamento de matrícula da aeronave e sua exportação sem necessidade de anuência do devedor são também exercício de autotutela e tais medidas têm sido aplicadas no Brasil com sucesso e sem gerar controvérsias. De acordo com BASCH (2014), apenas duas semanas após a data de vigência da convenção um proprietário solicitou o cancelamento de matrícula de uma aeronave, solicitação esta que logrou êxito e foi excelente precedente, demonstrativo de que as autoridades aeronáuticas brasileiras estão cientes dos termos da convenção e preparadas para cumpri-la⁷⁸.

⁷⁵ GOODE, Roy – *Convention on International Interests In Mobile Equipment and Protocol Thereto On Matters Specific to Aircraft Objects* – 4. ed. – p. 17 – Rome, Italy: UNIDROIT, 2019.

⁷⁶ if a Contracting State's criminal law makes it an offence to repossess equipment without a court order but that State has made a declaration under Article 54(2) of the Convention stating that remedies may be exercised without leave of the court then in transposing the Convention into domestic legislation the State is implicitly modifying its criminal law.

⁷⁷ BRASIL. DECRETO-LEI No 4.657. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 04 de setembro de 1942. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del4657compilado.htm>. Acesso em 15 de novembro de 2019. Texto do artigo 2º: Art. 2o Não se destinando à vigência temporária, a lei terá vigor até que outra a modifique ou revogue. § 1o A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior. § 2o A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior. § 3o Salvo disposição em contrário, a lei revogada não se restaura por ter a lei revogadora perdido a vigência.

⁷⁸ BASCH, Kenneth D., CAPE TOWN CONVENTION – FIRST SIX MONTHS, International Law Office – ILO, 8 de outubro de 2014, disponível em: <www.internationallawoffice.com/Newsletters/Aviation/Brazil/Basch-Rameh/Cape-Town-Convention-first-six-months>. Acesso em 10 de novembro de 2019.

Levando o acima exposto em consideração, passamos à análise de caso recente da jurisprudência brasileira envolvendo a Convenção da Cidade do Cabo que gerou controvérsias e repercutiu negativamente no setor da aviação no Brasil. Trata-se de conflito entre os prazos estabelecidos pelas declarações à convenção e os prazos da lei 11.101 de 09 de fevereiro de 2005, conhecida como Lei de Recuperação Judicial e Falências. Ao ser deferida a recuperação judicial à Avianca, em 2018, o juízo que a deferiu à companhia aérea suspendeu as execuções de reintegração de posse por parte dos credores proprietários das aeronaves da companhia aérea, entrando em frontal conflito com o prazo de 10 dias corridos estabelecido pela Convenção da Cidade do Cabo. Para BASCH (2019), tal caso levanta questionamentos acerca da qualificação do Brasil para constar da lista da Organização para a Cooperação Econômica e Desenvolvimento (*Organisation for Economic Cooperation and Development*) de jurisdições aptas a receber descontos de agências de crédito à exportação (tradução livre)⁷⁹.

⁷⁹ BASCH, Kenneth D., Aircraft repossession in bankruptcy – Brazilian judiciary's inconsistent treatment of lessors, International Law Office – ILO, 28 de Agosto de 2019, disponível em: <<https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Aviation/Brazil/Basch-Rameh/Aircraft-repossession-in-bankruptcy-Brazilian-judiciarys-inconsistent-treatment-of-lessors>>. Acesso em 10 de novembro de 2019.

CAPÍTULO 3: O CASO AVIANCA

3.1. Características Gerais do Caso

A Avianca Brasil (cujas razão social é Oceanair Linhas Aéreas S.A.) figurou por muito tempo entre as maiores companhias aéreas do Brasil. Segundo dados do anuário de 2018 da ANAC⁸⁰, a Avianca figurava como a quarta maior empresa aérea do Brasil, tendo realizado 11% de todos os vôos no mercado doméstico brasileiro naquele ano. Trata-se de empresa controlada pelo grupo brasileiro Synergy, e resultado da função entre a antiga Oceanair e a colombiana Avianca.

Apesar do status de quarta maior companhia aérea brasileira, fora público e notório o fato de que a Avianca atravessou sérias dificuldades financeiras em 2018, tendo sido deferido à mesma o regime de Recuperação Judicial através do processo de número 1125658-81.2018.8.26.0100, processado e julgado no 1º Juízo de Falências e Recuperações Judiciais do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Além disso, em junho de 2019, teve a Avianca sua concessão para operar enquanto concessionária para exploração de serviço aéreo público cassada pela ANAC, por descumprimento das condições do contrato de concessão⁸¹.

As crises no setor de empresas aéreas não são raras. Conforme relata MINADEO (2016, p. 3)⁸²:

Em 2007, as companhias brasileiras de vôos regulares perderam R\$ 1,3 bilhão – maior valor desde o fatídico ano de 2001, no qual os prejuízos haviam somado R\$ 980 milhões. Em 2008, 31 companhias aéreas encerraram suas operações em todo o mundo – em função do preço do petróleo ter chegado perto aos US\$ 150 por barril.

Foi também neste sentido a justificativa da Avianca para a crise enfrentada no ano de 2018. Nos autos do processo de reintegração de posse de número 1120260-56.2018.8.26.0100,

⁸⁰ Dados extraídos do anuário do transporte aéreo publicado em 07 de agosto de 2019. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo>>. Acesso em 13 de novembro de 2019.

⁸¹ Assessoria de Comunicação da ANAC. ANAC suspende concessão da Avianca e ouvirá interessados sobre slots em Congonhas. Publicado em 24 de junho de 2019. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/noticias/2019/anac-suspende-concessao-da-avianca-e-ouvira-interessados-sobre-slots-em-congonhas>>. Acesso em 13 de novembro de 2019.

⁸² MINADEO, Roberto. Aviação Civil: Classificação de Crises de Companhias Aéreas. Convibra. v. 12, 2016. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/258726836_Aviacao_Civil_Classificacao_de_Crises_de_Companhias_Aereas>. Acesso em 13 de novembro de 2019

que tramita no 31º Juízo Civil do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo e é disponível a consulta pública, a referida empresa alega estar sob os efeitos de crise vivenciada por todo o setor aéreo. A demanda citada, em suma, trata de ação de reintegração de posse ajuizada pelo proprietário de duas aeronaves que compunham parte da frota da Avianca sob contratos de arrendamento. Resumidamente, a companhia alega dificuldades financeiras em razão do aumento da taxa de câmbio, aumento do valor dos combustíveis e a queda de sua receita em razão da diminuição do número de vôos e das tarifas aéreas, além de citar como precedente favorável à sua pretensão decisão em Agravo de Instrumento do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (processo número 9003461-80.2007.8.26.0000) que deu parecer desfavorável à reintegração de posse de aeronave através de decisão liminar no passado, sem mencionar que tratava-se de decisão de 2008, data anterior à promulgação por parte do Brasil da Convenção da Cidade do Cabo⁸³.

Ainda em estudo do processo 1120260-56.2018.8.26.0100, ressalta-se que antes mesmo da contestação protocolada pela Avianca Brasil, o magistrado responsável pela 31ª Vara Cível do Estado de São Paulo deferiu liminarmente a reintegração de posse das aeronaves. Tal decisão fora proferida em 26 de novembro de 2018, mesmo dia do pedido de reintegração de posse das referidas aeronaves. Tal decisão é precedente favorável ao Brasil perante o mercado internacional por encontrar-se de acordo com os mandamentos da Convenção, que estabelece o período máximo de 10 (dez) dias para que seja reintegrada a posse ao credor⁸⁴.

Tal decisão encontra-se alinhada aos outros diversos processos de reintegração de posse que correram contra a Avianca Brasil. A crise pela qual passa a empresa fez com que houvesse inadimplemento em relação a diversos contratos de arrendamento das aeronaves de sua frota. Segundo informações da própria Avianca Brasil, a empresa contava com o total de 60 (sessenta) aeronaves até o dia 29 de novembro de 2018⁸⁵.

Considerando-se a definição de inadimplemento trazida pelo art. 11⁸⁶ da Convenção da Cidade do Cabo, que privilegia a autonomia da vontade das partes através dos termos

⁸³ BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Processo n. 1120260-56.2018.8.26.0100. Página 629.

⁸⁴ Remete-se à página 32 do presente trabalho que elucida o prazo de 10 dias na forma da Convenção da Cidade do Cabo.

⁸⁵ BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Processo n. 1120260-56.2018.8.26.0100. Página 630.

⁸⁶ Texto do artigo 11: "Artigo 11 - Significado de inadimplemento:

negociados em contrato, parece certo o direito do credor à recuperação da posse do bem aeronáutico nos termos da convenção. É nestes termos que o Magistrado Cesar Augusto Vieira Macedo concede a liminar à credora, conforme passagem abaixo:

Há probabilidade do direito da autora. **Comprovada a mora (fls. 571), o contrato encontra-se resolvido na forma da cláusula 22.a (fls. 120 e 378), cabendo à autora a retomada do bem (cláusula 23.1.c – fls. 123 e 382).** Há ainda urgência e perigo de dano, pois o uso das aeronaves acarreta depreciação e riscos de perda. Assim, concedo a antecipação de tutela para reintegrar a autora na posse dos bens⁸⁷. (Grifo acrescido).

Na prática, entretanto, houve entendimento contrário a todas as decisões que deferiram liminarmente a reintegração de posse de aeronaves com base na Convenção da Cidade do Cabo sob a égide do processo 1125658-81.2018.8.26.0100⁸⁸, que deferiu à Avianca Brasil o regime de recuperação judicial, conforme passa-se a analisar em tópico específico.

3.2. O Descumprimento das Normas Positivadas Pela Convenção da Cidade do Cabo

Apesar de os credores terem postulado e conquistado decisões favoráveis em primeiro grau na reintegração de posse de aeronaves contra a Avianca, como é o caso do processo mencionado no item 3.1. de tramitação na 31ª Vara Cível do estado de São Paulo, em dezembro de 2018 fora proferida a decisão que ensejou o descumprimento das normas positivadas pela Convenção da Cidade do Cabo pelo judiciário brasileiro. A Avianca Brasil, como já mencionado, requereu a concessão do regime de Recuperação Judicial, requerimento este distribuído por sorteio à 1ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais do estado de São Paulo e teve decisão liminar favorável à empresa em 11 de dezembro de 2018. A decisão liminar determinou a suspensão de todas as ações de execução contra a beneficiária nos moldes do artigo 6º da lei 11.101 de 2005 (Lei de Recuperação Judicial e Falências), que preleciona que:

1. O devedor e o credor podem, a qualquer tempo, convir por escrito sobre as circunstâncias que constituem um inadimplemento ou que de outra forma permitam a utilização dos direitos e das medidas especificadas nos Artigos 8º a 10 e no Artigo 13.

2. Quando o devedor e o credor não tiverem assim convindo, “inadimplemento” para os fins dos Artigos 8º a 10 e do Artigo 13 significa um inadimplemento que priva o credor, de maneira substancial, daquilo que este tem direito de esperar nos termos do contrato.

⁸⁷ BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Processo n. 1120260-56.2018.8.26.0100. Página 623.

⁸⁸ Ressalta-se que tal processo corre em segredo de justiça, entretanto, os trechos citados são retirados dos autos do processo 1120260-56.2018.8.26.0100, em trechos juntados pelas partes.

“Art. 6º A decretação da falência ou o deferimento do processamento da recuperação judicial suspende o curso da prescrição e de todas as ações e execuções em face do devedor, inclusive aquelas dos credores particulares do sócio solidário”.⁸⁹

Tal disposição vem em consonância com o princípio preservação das empresas, conforme cita o magistrado em sua decisão. Tal princípio é de suma importância e vem positivado no artigo 47 da Lei de Falências e Recuperação Judicial⁹⁰. O texto da decisão, neste ponto específico, estabelece que:

No que tange especificamente à suspensão das ordens de reintegração de posse de aeronaves das requerentes deferidas por outros Juízos, ampara-se o pleito na evidente essencialidade de tais bens para a atividade das requerentes. Assim, considerando a possibilidade de processamento da recuperação judicial após a emenda à inicial aqui determinada, razoável a suspensão das ordens em questão, antecipando-se os efeitos da previsão contida no art. 49, § 3º, da Lei 11.101/2005. (...) Assim, à luz das ponderações acima, **forte no princípio da preservação da empresa e sendo presumido o prejuízo que a interrupção das atividades das requerentes, ainda que temporariamente, poderá causar, especialmente durante este período de alta temporada, concedo parcialmente a tutela de urgência pleiteada**, nos termos do art. 300 do Código de Processo Civil, fazendo-o para determinar que: i) a ANAC mantenha provisória e cautelarmente todas as concessões e autorizações concedidas para as requerentes, bem como permita a continuidade da comercialização de passagens aéreas pelas requerentes sem que lhes seja determinada qualquer suspensão; ii) os aeroportos utilizados pelas requerentes mantenham a permissão de acesso a toda infraestrutura e serviços aeroportuários necessários à prestação do serviço público de transporte aéreo; iii) **a suspensão das ações de reintegração na posse que tramitam perante os Juízos da 5ª, 12ª e 31ª Varas Cíveis do Foro Central da Comarca da Capital contra as requeridas, bem como de futuras ações que visem à apreensão ou à prática de demais atos de constrição de aeronaves e/ou motores.** (Grifos acrescidos).⁹¹

Depreende-se, assim, que a decisão acima citada suspendeu todos os efeitos das medidas cautelares propostas pela Convenção da Cidade do Cabo. Durante a decisão citada acima, o magistrado responsável pela ação de pedido de Recuperação Judicial por parte da Avianca não mencionou nenhuma vez a referida convenção. Considerando-se a ausência de hierarquia entre a Lei 11.105 e a Convenção da Cidade do Cabo (matéria já enfrentada no capítulo 1), reputa-se lacunosa a decisão proferida e acima citada de acordo com o entendimento do direito

⁸⁹ BRASIL. Lei nº 11.105. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 09 de fevereiro de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Lei/L11101.htm>. Acesso em 15 de novembro de 2019

⁹⁰ Texto do artigo 47: A recuperação judicial tem por objetivo viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira do devedor, a fim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores, promovendo, assim, a preservação da empresa, sua função social e o estímulo à atividade econômica.

⁹¹ BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Processo n. 1120260-56.2018.8.26.0100. Páginas 3291 e 3292

internacional público brasileiro e do próprio código civil, que em seu artigo 489, §2º⁹², que estabelece que o juiz deve identificar e justificar o objeto e as razões da ponderação efetuada ao afastar a aplicação de uma norma. Na decisão em comento não houve sequer ponderação, mas apenas a completa desconsideração da Convenção da Cidade do Cabo. Repisa-se neste ponto a doutrina de VARELLA (2019, p. 106), que diz que “O tratado ratificado e internalizado pelo Brasil integra o direito interno e deve ser utilizado como qualquer outra norma infraconstitucional, regulando a matéria à qual se destina”⁹³.

Em decisão posterior, de 13 de dezembro 2018 o magistrado finalmente cita a Convenção da Cidade do Cabo, entretanto, a aplica de maneira incorreta conforme se analisa a seguir. O texto da decisão que trata da citada convenção estabelece que:

Feitas tais considerações e sendo inegável a aplicabilidade ao caso concreto do decreto nº 8.008 de 2013, que promulgou a Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis e o Protocolo à Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico, firmada na Cidade do Cabo, em 16 de novembro de 2001, **a suspensão das ordens de reintegração de posse valerá pelo prazo de 30 dias, período de espera definido pelo Estado brasileiro ao aderir à referida convenção.**

O Decreto acima trata da hipótese de insolvência de modo geral, mas não verifico qualquer impedimento para sua aplicação ao caso do pedido de recuperação judicial, o qual encerra, forçoso convir, confissão de quem a postula no sentido de sua impossibilidade de pagamento de seus credores na forma inicialmente contratada. O prazo em questão deverá ser utilizado pelas requerentes para avançar nas negociações com as empresas proprietárias das aeronaves utilizadas na operação. Não há qualquer dúvida, a despeito da extraconcursalidade dos créditos de tais credores, que a composição de tal passivo, visto seu impacto direto nos bens de capital da companhia necessários a seu funcionamento, é medida essencial para o sucesso do plano de recuperação que se pretende apresentar neste processo. Ao final do prazo, poderá este Juízo eventualmente reapreciar a questão, desta feita amparado em outros elementos trazidos pelas partes ao processo e, sobretudo, tendo em conta a boa-fé das partes no curso da negociação. (...) De todo modo, com esteio não apenas no princípio da preservação da atividade empresarial, mas também nos princípios da cooperação entre as partes e da autocomposição que informam o Código de Processo Civil em vigor, considero conveniente a designação de audiência de conciliação entre as partes, a qual será realizada próximo do vencimento do prazo estipulado nesta decisão.⁹⁴

⁹² BRASIL. Lei n. 13.105 de 16 de março de 2015. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 16 de março de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm>. Acesso em 20 de novembro de 2019. Texto do § 2º do art. 489: “§ 2º No caso de colisão entre normas, o juiz deve justificar o objeto e os critérios gerais da ponderação efetuada, enunciando as razões que autorizam a interferência na norma afastada e as premissas fáticas que fundamentam a conclusão.”

⁹³ VARELLA, Marcelo D. – Direito Internacional Público – 8. ed. – São Paulo: Saraiva Educação 2019.

⁹⁴ BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Processo n. 1120260-56.2018.8.26.0100. Páginas 764 e 765.

Tal decisão, entretanto, faz referência incorreta às declarações à Convenção da Cidade do Cabo. O texto da convenção prevê o prazo de 10 (dez) dias corridos para a imissão na posse do credor por força de seu artigo 13, 1(b) combinado com a declaração feita pelo Brasil constante do anexo à convenção e já colacionada ao presente trabalho na página 32. O prazo de 30 dias refere-se às medidas do artigo 13, 1(d) da convenção, que oferece como remédio ao inadimplemento “o arrendamento ou, exceto nos casos contemplados pelas alíneas a a c, a administração do bem e da renda que dele derive”.

Além da suspensão das ações de execução contra a Avianca Brasil, a decisão acima transcrita determina também a realização de audiência de conciliação entre as partes. Após a determinada audiência, foi consignado pelo juízo em razão da ausência de acordo entre as partes que a suspensão das ações fosse prorrogada até o dia 1º de fevereiro de 2019⁹⁵, mais uma vez em desacordo com as provisões da Convenção da Cidade do Cabo.

Após o citado período de suspensão das ações, o Juízo de Falências e Recuperação Judicial responsável pelo caso Avianca proferiu no dia 1º de fevereiro de 2019 a decisão cujos trechos seguem transcritos abaixo, decisão esta que sob a perspectiva da presente pesquisa melhor elucida as más razões do judiciário brasileiro para desconsiderar a aplicação da Convenção da Cidade do Cabo, fundada em contorcionismo hermenêutico que não só desconsidera as normas da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro no que concerne à revogação de lei anterior por lei posterior específica como também erroneamente simula uma preponderância de princípios sobre regras sem considerar as características e a forma de aplicação de cada uma das espécies normativas.

Como razão de decidir consigno, a exemplo do que fiz na decisão de fls. 4417/4428, que o disposto no art. 199, §§ 1º e 2º, da Lei 11.101/2005, inserido no regramento da recuperação judicial e falência na parte de suas disposições finais e transitórias, excepcionando a proteção aos bens de capital essenciais à atividade empresarial do art. 49, § 3º, constitui um entrave não de pequena relevância para que companhias aéreas em situação de crise econômico-financeira se valham do instituto da recuperação judicial. Como bem pondera o sempre lúcido professor Manoel Justino Bezerra Filho, com a assertividade e poder de síntese que lhe são característicos, o dispositivo legal tornou “precária a situação das companhias aéreas no acaso pretendem a recuperação”, eis que sabido que “as empresas de aviação, nos dias atuais (como, aliás, todas as grandes empresas de transporte), não adquirem aeronaves no sistema tradicional de compra e venda, e as respectivas frotas são integralmente compostas por bens alienados fiduciariamente, ou, mais comumente, objeto de arrendamento mercantil, de tal forma que, retiradas da empresa, fatalmente ocorrerá a falência”.

Justamente pela observação acima que se mostra razoável, no caso concreto,

⁹⁵ BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Processo n. 1120260-56.2018.8.26.0100. Página 800.

mais uma vez mitigar o rigor da exceção legal do art. 199, § § 1º e 2º, dando-lhe aplicação em conformidade com o espírito e os princípios informadores da Lei, sobretudo o princípio da preservação da empresa e de sua função social. Considerando que a totalidade das companhias aéreas brasileiras opera com aeronaves adquiridas por meio de contratos de arrendamento mercantil, negar-lhes de forma absoluta o favor previsto no art. 49, § 3º, da Lei 11.101/2005 significa, ao fim e ao cabo, negar-lhes a possibilidade de acesso ao instituto da recuperação judicial. E, a despeito da previsão legal invocada pelas companhias arrendadoras, **não há razão para crer que tenha sido a intenção do legislador impedir o acesso de companhias aéreas ao instituto da recuperação judicial, especialmente porque se trata de atividade de grande relevância e de indiscutível interesse público.** Fosse esta a opção legislativa, razoável supor que a vedação estivesse contida no art. 2º, da lei, o qual estabelece de forma clara inequívoca as atividades econômicas não atingidas pelo sistema de recuperação e falência.

[...]

O juízo, embora convicto do amparo jurídico de sua decisão, não ignora as consequências previstas na Convenção da Cidade do Cabo para o caso de inobservância do citado regramento. A decisão pode, de fato, redundar em implicações para o País no que tange aos custos do arrendamento de aeronaves para outras companhias aéreas, embora não se saiba ao certo se tais reflexos sejam imediatos e inevitáveis como se afirma. Como ocorre, todavia, em toda decisão cujos efeitos transcendem a esfera jurídica e patrimonial das partes diretamente envolvidas, a parte perdedora invocará em favor de sua tese os efeitos negativos do decidido, no caso, o desrespeito à norma internacional de aviação que tem por objetivo conferir segurança jurídica à complexa relação de financiamento existente entre companhias aéreas e companhias arrendadoras. Fosse a decisão desfavorável para as recuperandas, contudo, dir-se-ia que o Juízo foi insensível aos trabalhadores que imediatamente perderiam seus empregos com a falência das recuperandas, aos consumidores que restariam impedidos de utilizar as passagens aéreas já adquiridas, ao impacto da quebra no sistema de transporte aéreo nacional decorrente do cancelamento imediato de inúmeros voos, muito embora as recuperandas apresentassem, em princípio, condições de se reerguer, ainda que com a diminuição de suas operações que seriam paulatinamente absorvidas por outras companhias aéreas em atividade. **Inclina-se neste momento, num juízo ancorado na prevalência do interesse público/social sobre o interesse privado de uma classe muito especial de credores,** o que, aliás, permeia o processo de recuperação judicial, pela tentativa de preservação da empresa e de sua função social, vale dizer, dos interesses de terceiros, empregados, consumidores e, igualmente, do mercado de transporte aérea nacional, cuja reconhecida concentração indica ser medida razoável evitar o imediato expurgo de companhia com relevante participação, dando-lhe ao menos chance de submeter a seus credores o plano de recuperação e reestruturação de sua atividade empresarial. (...)

Inicialmente, cabe comentar com base em VASCONCELOS (2018) as passagens da decisão que justificam o não-cumprimento ou o parcial cumprimento dos preceitos estabelecidos pela Convenção da Cidade do Cabo justificadas em conceitos abstratos. Para o autor, a aproximação entre moral e direito no processo legislativo é válida porquanto legítima, entretanto, quando observada na extração de normatividade dos comandos criados pelo legislador pode representar contradição com o inicialmente pactuado no âmbito do Direito

Internacional⁹⁶. Tal advém do princípio básico da separação dos poderes que designa a cada poder, salvo no exercício de funções atípicas, suas atribuições, que devem ser respeitadas para a garantia de funcionamento harmônico das instituições.

Critica-se com base no acima exposto, portanto, o afastamento do texto normativo vigente em função de conceito vago como “interesse público”, o que gera exacerbada instabilidade perante a comunidade internacional, indo na contramão das razões que levam as diversas nações signatárias de um tratado internacional a ratificá-lo. Não se dá suficiente relevância, na decisão, a todos os impactos negativos que podem ser trazidos a todas as outras companhias aéreas que se beneficiam dos efeitos de estabilidade normativa propiciados pela Convenção da Cidade do Cabo.

Tal afastamento do rigor da norma da Convenção da Cidade do Cabo também é impensável sob a perspectiva das regras de solução de conflitos entre leis no tempo. A Convenção da Cidade do Cabo entra em vigor em 2013, ao passo que a Lei de Falências e Recuperação Judicial é publicada em 2005. Com base na já citada Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, a Convenção da Cidade do Cabo prevalece no caso concreto não apenas por ser posterior, mas por ser especial frente a Lei de Falências e Recuperação Judicial. Tal lei traz diretrizes gerais a serem aplicadas a empresas de quaisquer ramos societários, enquanto a convenção regula com especialidade as normas referentes ao mercado aéreo.

Outrossim, em uma análise comparada da Lei 11.101 de 2005 e o decreto 8008 de 2013, percebe-se que ambos não apresentam antinomia entre si. Isto porque o artigo 199, §1º da lei 11.101 estabelece que:

§ 1º Na recuperação judicial e na falência das sociedades de que trata o caput deste artigo, em nenhuma hipótese ficará suspenso o exercício de direitos derivados de contratos de locação, arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de arrendamento de aeronaves ou de suas partes.⁹⁷

⁹⁶ DE VASCONCELOS, Raphael Carvalho. Direito internacional, eficácia e efetividade. Revista Interdisciplinar de Direito, [S.l.], v. 16, n. 2, p. 271-298, dez. 2018. ISSN 2447-4290. Disponível em: <<http://faa.web1301.kinghost.net/revistas/index.php/FDV/article/view/616>>. Acesso em: 18 nov. 2019.

⁹⁷ BRASIL. Lei nº 11.105. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 09 de fevereiro de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Lei/L11101.htm>. Acesso em 18 de novembro de 2019.

Necessário se faz esclarecer neste ponto que as sociedades a que faz referência o caput do artigo 199 são “as empresas que, por seus atos constitutivos, tenham por objeto a exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica”⁹⁸. É claro da leitura do comando normativo que a Lei 11.105 visou à proteção dos credores de bens de alto valor como aeronaves, ecoando com os preceitos da Convenção da Cidade do Cabo ainda que esta não estivesse vigente no Brasil quando da publicação daquela. Conforme elucidado, tal proteção proporciona ao mercado da aviação como um todo – nisto inclui as outras empresas aéreas em regular operação – melhores condições de negociação em razão da proposta de previsibilidade do ordenamento jurídico brasileiro.

Prosseguindo com a análise da decisão, cita-se o seguinte trecho que, ao fim e ao cabo, determina as medidas a (não) serem tomadas em relação à controvérsia judicial:

Dá-se às recuperandas, com esta prorrogação excepcional, a possibilidade de apresentar plano de reestruturação de seu endividamento aos credores para que estes decidam, como lhes compete, sobre a continuidade ou não da atividade empresarial. Desta deliberação, embora seus créditos não estejam sujeitos aos efeitos da recuperação judicial, também participarão as companhias arrendadoras, visto que não há possibilidade de atividade sem tais bens. Como consignei em decisão anterior, não há qualquer dúvida, a despeito da extraconcursalidade dos créditos de tais credores, que a composição de tal passivo, visto seu impacto direto nos bens de capital da companhia necessários a seu funcionamento, é medida essencial para o sucesso do plano de recuperação apresentado neste processo. **Para tanto, forte no princípio da preservação da empresa e da atividade econômica e sua função social, de rigor a mitigação do rigor do disposto no art. 199 da LRF, que deu às empresas arrendadoras de aeronaves o que foi negado às fontes financiadoras de todas as outras atividades econômicas**, isto é, do dispositivo que impede que aeronaves, ainda que bens de capital de companhias aéreas e essenciais ao exercício de sua atividade econômica, ficassem protegidas no stay period da recuperação judicial. **Igual modulação cabe à aplicação da Convenção da Cidade do Cabo à espécie, eis que ao Poder Judiciário incumbe, naturalmente, o cumprimento da lei, o que não lhe desincumbe de seu dever de interpretar o sistema normativo e aplicar a norma de forma harmonizada com os princípios que lhe informam.** E a solução que reputo razoável no caso concreto, vale dizer, a que não apenas redunde na harmonização acima aludida, mas que congregue os interesses das recuperandas, de seus funcionários, dos usuários de seus serviços, dos credores e, igualmente, atenda às necessidades do sistema de transporte aéreo nacional, é o prorrogar a suspensão das medidas de retomada de posse de aeronaves e motores até a realização da Assembleia de Credores, o que se dará, vale o registro, em pouco mais de 60 dias. (Grifos acrescidos).

⁹⁸ BRASIL. Lei nº 7.565. Artigo 187. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 19 de dezembro de 1986. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7565.htm#art187>. Acesso em 18 de novembro de 2019.

O juízo por meio de tal decisão reconhece que a Lei de Falências e Recuperação Judicial excepciona os bens dos arrendadores do chamado *stay period* da recuperação judicial, apenas escolhe não aplicar tal preceito. A ponderação realizada em que o princípio da recuperação das empresas prevalece sobre o texto legal demonstra que, de diversas formas, ainda há no judiciário a utilização de preceitos morais (não se faz no presente trabalho juízo de valor a respeito das boas intenções ou não por trás de tais preceitos) que deturpam a competência constitucional legislativa de estabelecer o rigor da lei sobre situações concretas. ÁVILA (2009 pag. 6) é categórico ao analisar que:

O aplicador só pode deixar de aplicar uma regra infraconstitucional quando ela for inconstitucional, ou quando sua aplicação for irrazoável, por ser o caso concreto extraordinário. Ele não pode deixar de aplicar uma regra infraconstitucional simplesmente deixando-a de lado e pulando para o plano constitucional, por não concordar com a consequência a ser desencadeada pela ocorrência de fato previsto na sua hipótese. Ou a solução legislativa é incompatível com a Constituição, e, por isso, deve ser afastada por meio da eficácia bloqueadora dos princípios, sucedida pela sua eficácia integrativa, ou ela é compatível com o ordenamento constitucional, não podendo, nesse caso, ser simplesmente desconsiderada, como se fora um mero conselho, que o aplicador pudesse, ou não, levar em conta como elemento orientador da conduta normativamente prescrita.⁹⁹

Difícil é reputar o caso concreto aclamado como extraordinário uma vez que crises em companhias aéreas são realidade recorrente desde a criação do setor. Deduz-se de análise fria que o julgador, sob a égide de seu poder imediato, toma as vezes do legislador ao escolher no caso concreto sua própria forma de aplicação dos mandamentos legais. Trata-se de situação que provoca abalo na estabilidade da separação de poderes estabelecida na Constituição da República¹⁰⁰.

Destaca-se que o princípio utilizado para afastar a aplicação da convenção nem ao menos é constitucional, como excepciona Humberto Ávila para o afastamento de regras infraconstitucionais sob a égide da ponderação. Tal infere-se sistematicamente através da superioridade das normas constitucionais – sejam elas regras ou princípios – sobre as normas infraconstitucionais.

⁹⁹ ÁVILA, Humberto. "Neoconstitucionalismo": entre a "Ciência do Direito" e o "Direito da Ciência". 2009." *Revista Eletrônica do Direito do Estado* 17. P. 1-19. Disponível em: <http://maialelegalstudies.com/docs/rede_17_janeiro_2009_humberto_avila_neoconstitucionalismo.pdf>. Acesso em 22 de novembro de 2019.

¹⁰⁰ BRASIL. Constituição (1988). Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em 23 de outubro de 2019. Texto do artigo 2º: Art. 2º São Poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo, o Executivo e o Judiciário.

A partir do acima exposto é possível concluir que as regras sobre remédios a credores em caso de inadimplemento devem prevalecer sobre o período de suspensão de ações de execução (*stay period*) previsto na lei que regula as falências e recuperações judiciais. Tal infere-se a partir da necessidade de engajamento dos estados signatários com os acordos que assinam e ratificam. Além disso, considerando-se as regras positivadas na Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro e a posição de teóricos do direito sobre a aplicação de normas e princípios, extrai-se que a Convenção da Cidade do Cabo neste caso específico deve ser conferida total efetividade às normas por ela positivadas em razão de ser, em relação à lei de falências, mais recente e mais específica, além de não ser alvo de antinomia quando comparada com o texto constitucional.

Há teóricos, como é o caso de Valério Mazzuoli, que invocariam ainda mais um argumento em favor da aplicação da Convenção, que é o status de supralegalidade dos tratados internacionais. Leciona o autor que:

Havendo incompatibilidade entre as disposições convencionais e as normas de Direito interno, uma vez que aquelas obedecem, em regra, aos mesmos parâmetros de vigência e eficácia das disposições legislativas domésticas, resolve-se eventual antinomia sempre em favor do tratado, que é hierarquicamente superior a qualquer disposição interna infraconstitucional (têm valor supralegal)¹⁰¹

Já fora esclarecido em momento anterior que tal não é a posição da jurisprudência atualmente, entretanto, válidas são as lições de autores como o acima citado, que através de seus estudos constroem posições válidas de defesa perante cortes e quaisquer órgãos dotados do poder constitucional de julgamento. Sabidamente o Direito não é cenário de consensos absolutos acerca de praticamente nenhum assunto, entretanto, um dos papéis da doutrina através da pesquisa científica tornar tal cenário menos tortuoso e hostil, apresentando a todos os operadores suas fundamentadas razões.

3.3. Desdobramentos Posteriores do Caso e Situação Atual da Avianca Brasil

Após a “modulação” dos efeitos do regramento inserido pela Convenção da Cidade do Cabo no ordenamento jurídico brasileiro, conforme decisão citada à pág. __, o magistrado entendeu pela suspensão das reintegrações de posse até a data da realização da Assembleia de

¹⁰¹ MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. In: Direito Público (Porto Alegre), vol. 13, n. 71 (2016), pág. 174.

Credores. A mesma ocorreu no dia 08 de abril de 2019, tendo sido aprovado pelos credores o plano de Recuperação Judicial. Entretanto, após a referida assembleia, insustentável fora prolongar ainda mais a suspensão das ações.

Segundo BASCH (2019), os credores então após a referida assembleia buscaram ordens de reintegração de posse de seus bens aeronáuticos perante as cortes civis. Ainda segundo o autor, para evitar o cancelamento de matrícula de trinta e quatro aeronaves simultaneamente, fora negociada com a ANAC a possibilidade de reintegração de algumas destas aeronaves a companhias brasileiras no prazo de apenas algumas semanas após a sua exportação¹⁰².

Fato é que após a reintegração de posse da maioria das aeronaves da Avianca Brasil a seus credores, insustentável tornou-se a posição de concessionária de serviço aéreo público da empresa. Conforme mencionado anteriormente no presente trabalho, a Agência Nacional de Aviação Civil, em razão da impossibilidade da empresa de cumprir com as cláusulas do contrato de concessão exigido para que a empresa opere o serviço público de transporte aéreo regular, tal concessão fora cassada em 21 de junho de 2019.

Sem a possibilidade de operação e consequente manutenção de sua atividade-fim, calorosa fora a discussão a respeito da possibilidade da empresa de cumprir com os compromissos firmados pelo acordo de Recuperação Judicial. Após recurso que, dentre seus pedidos, solicitara a conversão do Plano de Recuperação Judicial da Avianca em falência em razão da baixa expectativa de cumprimento por parte da empresa de seus compromissos firmados no plano de recuperação – uma vez que impossibilitada de operar – fora mantido pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo o seguimento do plano de Recuperação Judicial. Em seu voto, o desembargador relator designado Maurício Pessoa enfrenta a questão e nega provimento ao pedido de decretação judicial da falência da Avianca Brasil. Sob o fundamento de que, dentre outras questões enfrentadas:

Se o plano aprovado não for cumprido, a convolação da recuperação em falência é a consequência lógica. Todavia, não pode o Poder Judiciário, sob o fundamento da titularidade do controle de legalidade, impedir que a recuperanda e os demais atores ativos neste processo de recuperação judicial ingressados válida e regularmente, tente cumprir os compromissos e termos assumidos no plano homologado pelo D. Juízo de

¹⁰² BASCH, Kenneth D., Aircraft repossession in bankruptcy – Brazilian judiciary's inconsistent treatment of lessors, International Law Office – ILO, 28 de Agosto de 2019, disponível em: <<https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Aviation/Brazil/Basch-Rameh/Aircraft-repossession-in-bankruptcy-Brazilian-judiciarys-inconsistent-treatment-of-lessors>>. Acesso em 23 de novembro de 2019.

origem, especialmente quando no plano não há ilegalidade, uma vez que são os agentes de mercado que devem avaliar se a proposta feita tem sentido econômico e será capaz de conduzir a atividade à desejada recuperação.

Tal entendimento encontra-se em perfeito alinhamento com a lei 11.105, uma vez que a mesma define critérios objetivos para a convolação em falência em seu artigo 73¹⁰³. Infere-se do artigo que não há discricionariedade ao julgador que o permita convolar a empresa em falência por nenhum tipo de indicativo material de impossibilidade de cumprimento do plano, senão em razão do descumprimento do plano em si.

Assim sendo, conclui-se que a situação atual da Avianca Brasil é de empresa aérea em recuperação judicial, entretanto, razoavelmente afirma-se que em razão do cancelamento de sua concessão para realizar o transporte aéreo regular público, sua atividade fim, remotas são as possibilidades de que volte a operar.

¹⁰³ BRASIL. Lei nº 11.105. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 09 de fevereiro de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Lei/L11101.htm>. Acesso em 18 de novembro de 2019. Texto do Art. 73: “O juiz decretará a falência durante o processo de recuperação judicial: I – por deliberação da assembléia-geral de credores, na forma do art. 42 desta Lei; II – pela não apresentação, pelo devedor, do plano de recuperação no prazo do art. 53 desta Lei; III – quando houver sido rejeitado o plano de recuperação, nos termos do § 4º do art. 56 desta Lei; IV – por descumprimento de qualquer obrigação assumida no plano de recuperação, na forma do § 1º do art. 61 desta Lei.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não impede a decretação da falência por inadimplemento de obrigação não sujeita à recuperação judicial, nos termos dos incisos I ou II do caput do art. 94 desta Lei, ou por prática de ato previsto no inciso III do caput do art. 94 desta Lei.”

CONCLUSÃO

O presente trabalho intentou analisar, com o devido recorte, a relação da jurisdição brasileira com as propostas de uniformização normativa internacional na área da aviação, considerando como principal fator regulado a segurança de investimento.

Para tanto, necessário fora, brevemente, apresentar um panorama histórico da aviação brasileira e mundial. Tal mercado surge no século XX com a invenção dos primeiros aviões e ganha força uma vez que a crescente industrialização prova a utilidade das aeronaves e dos equipamentos aeronáuticos para a circulação de bens e serviços. Tal crescimento, como se demonstrou, fora exponencial e fomentou empreendedores por todo o mundo a investir em aviação.

No Brasil, o mercado inicia-se fortemente regulado e, devido às crises econômicas e diversas mudanças de plano econômico durante a grande instabilidade política que se vive no século XX, é feita gradualmente desregulação do setor. Tal desregulação teve como precursor os Estados Unidos da América, que foram pioneiros e abriram caminho para que outras nações também o fizessem.

Com a forte internacionalização do mercado, fora necessária a criação de regras para que os Estados, envoltos pela noção de soberania, uniformizassem procedimentos e fizessem concessões recíprocas para permitir a livre circulação das aeronaves. Acordos como o das liberdades do ar e a Convenção de Chicago foram assinados, não só estabelecendo diretrizes a serem seguidas como compondo grupos de estudos para a constante avaliação do cenário mundial da aviação.

O tratamento interno de tais acordos internacionais, entretanto, é matéria de divergência entre as diferentes nações. Para analisar a posição adotada pelo Brasil, realizou-se pesquisa jurisprudencial e doutrinária que nos remete a algumas conclusões, quais sejam: (i) o posicionamento atual no Brasil a respeito da hierarquia dos tratados internacionais no ordenamento interno é jurisprudencial, na seara de julgamento realizado pelo Supremo Tribunal Federal. Em suma, os tratados internacionais que tratam sobre direitos humanos têm hierarquia superior à lei ordinária com duas subdivisões que são (a) os tratados aprovados com quórum de lei ordinária possuem status supralegal e infra-constitucional e (b) os tratados aprovados com

quórum de emenda constitucional possuem hierarquia equivalente ao texto constitucional, integrando o chamado bloco de constitucionalidade; e (ii) todos os outros tratados internacionais ratificados pelo Brasil, por exclusão, possuem hierarquia equivalente à legislação ordinária.

O posicionamento sobre a hierarquia dos tratados, apesar de aplicado conforme o julgamento do STF acima exposto, encontra divergências doutrinárias. Autores como Valério Mazzuoli entendem que os tratados internacionais possuem status supralegal, uma vez que revogar posteriormente norma internalizada por meio de acordo internacional seria revogar unilateralmente um acordo firmado perante a comunidade internacional. Ressalta-se que na prática forense tal posição não prevalece atualmente.

Debruça-se também, de forma breve, sobre a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados. Ainda na esteira da necessidade mundial de uniformização das regras de Direito, a convenção citada estabelece princípios a serem seguidos quando da assinatura de um tratado, além de regras para que sejam seguidos os seus objetivos e haja entre as partes segurança recíproca quando da aplicação de seus preceitos.

Cabe ressaltar que a Convenção de Viena não visa a prevalecer sobre outros tratados internacionais, mas tão somente orientar a aplicação harmoniosa do ordenamento jurídico internacional considerando as peculiaridades dos diferentes Estados. Apesar de muitos Estados ainda não a terem ratificado, a mesma é amplamente utilizada como costume internacional e sua força normativa é inquestionável. Assim sendo, conclui-se de suma importância a observação das normas trazidas pela Convenção de Viena para dirimir conflitos entre tratados e legislação interna e até entre dois tratados, em razão da forte necessidade de uniformização de determinadas regras jurídicas.

Conclui-se também que, na análise de possíveis conflitos entre tratados internacionais e a legislação interna, os procedimentos a serem seguidos para dirimir controvérsias são os mesmos utilizados para o conflito de leis ordinárias. Tais procedimentos, além da observância da hierarquia para o caso isolado de tratados que versem sobre direitos fundamentais, estão positivados na Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro e seguem, principalmente, os requisitos de (i) data que a lei entra em vigor e (ii) especialidade da matéria. Entende-se que lei posterior e que aborde de maneira mais específica determinado assunto revoga lei anterior e

mais genérica sobre a mesma matéria. Tais parâmetros, citados nos capítulos 1 e 2, servem de base para o estudo de caso proposto no capítulo 3.

Seguindo-se o recorte metodológico, a presente pesquisa analisa a Convenção da Cidade do Cabo, seus propósitos e as ferramentas criadas para a concretização de tais propósitos. Visando a criar um ambiente internacional mais seguro para investidores e empresas do ramo da aviação, a convenção cria um Registro Internacional para que seja dada publicidade sobre todos os interesses criados sobre os bens aeronáuticos definidos em seu texto. Tal registro, de natureza declaratória, é público e aberto à consulta de qualquer interessado, sendo sua administração responsabilidade de empresa criada exclusivamente para este propósito, a Aviareto.

A utilização de tal registro é regulamentada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) por meio da gerência do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB). São estabelecidas as formas de habilitação para inscrição de interesses internacionais criados no Brasil perante o Registro Internacional. As regras de validade de tais registros, entretanto, são diretamente regulamentadas pela Convenção da Cidade do Cabo.

Entende-se, assim, que o Registro Internacional é importante ferramenta para a almejada previsibilidade do mercado de investimentos em aeronaves, uma vez que gera publicidade de direitos e prioridades sobre bens aeronáuticos. Além do citado registro, mecanismo facilitador da interação entre os atores da indústria, foram criadas também ferramentas para o caso de inadimplemento. Tais ferramentas em conjunto com o Registro Internacional visam à proteção do credor tendo em vista o alto valor agregado a operações que envolvem equipamentos aeronáuticos.

Tais ferramentas são inovações no ordenamento jurídico brasileiro, principalmente no que concerne à possibilidade de solicitar o cancelamento da matrícula e a exportação da aeronave sem autorização judicial (ferramenta trazida pela Autorização Irrevogável de Cancelamento de Matrícula e Exportação – IDERA). Em que pese os remédios de autotutela sejam vedados pelo ordenamento jurídico brasileiro, é razoável conclusão desta pesquisa que, por ser posterior e específica a convenção, além de pacto internacionalmente firmado em que o Brasil enquanto Estado signatário compromete-se a cumprir, ficam revogadas no que toca aos objetos da Convenção da Cidade do Cabo as previsões de proibição de remédios de autotutela.

Observa-se, além disso, que apesar de prever a resolução interpartes de certos tipos de conflito, a convenção prevê que tais medidas disponibilizadas ao credor devem ser utilizadas de maneira comercialmente razoável. Entende-se por comercialmente razoável nos termos da convenção a concordância entre as medidas utilizadas e os termos contratualmente acordados. Tal deriva do princípio da autonomia da vontade, regente não só das relações civis contratuais como também do Direito Internacional, tendo sido positivado inclusive pela Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados. Tal mandamento é importante no sentido de dar a necessária importância ao acordado pelas partes de livre e espontânea vontade, vindo como resposta ao criticado protecionismo ao devedor estabelecido pela lei brasileira.

Sob este cenário e com base nestas conclusões é que se estuda o caso da Recuperação Judicial da empresa aérea brasileira Avianca Brasil. A crise da empresa, oriunda de razões comerciais e próprias do setor, deu origem a diversos processos de reintegração de posse contra a mesma. Tais reintegrações de posse são garantidas ao credor em caso de inadimplemento nos termos da Convenção da Cidade do Cabo, entretanto, a corte brasileira de recuperações judiciais e falências responsável pelo caso suspendeu o curso das diversas ações de reintegração de posse contra a devedora com base em, principalmente (i) o princípio da preservação das empresas, positivado através do artigo 47 da lei 11.105 de 2005 (Lei de Falências e Recuperação Judicial) e (ii) o interesse público.

Primeiramente, fora proferida decisão que sequer mencionava a Convenção da Cidade do Cabo, apesar de expressamente citada pelas partes durante o processo. Tal decisão fora impugnada e, durante o curso do processo fora proferida nova decisão que, apesar de considerar a convenção em suas razões, não garante sua eficácia.

Tal decisão, ao fim e ao cabo, vem a mitigar a aplicação da Convenção da Cidade do Cabo utilizando-se de dispositivo estabelecido pela lei 11.105 de 2005, lei esta anterior à convenção e menos específica em relação a equipamentos aeronáuticos. Conforme demonstrado durante a presente pesquisa, tal posicionamento vem de encontro às normas do Direito brasileiro que estabelecem que lei posterior e mais específica, em caso de conflito, revoga lei anterior e mais geral.

Neste sentido, reputa-se também que a utilização do “interesse público” para afastar a aplicação da lei é equivocada uma vez que instituto genérico e fracamente defendido pelo

magistrado durante sua decisão. A legislação, por si só, enquanto competência constitucional do poder legislativo, vem a tutelar de forma juridicamente legítima o que seria o interesse público, de forma que cabe ao magistrado seguir o texto normativo legal, utilizando-se de métodos de integração em casos de lacuna ou de manifesta irrazoabilidade no caso concreto, e não a “criação” de um melhor direito com base com convicções pessoais.

Para atingir tal conclusão, perpassamos os trabalhos de pesquisadores do Direito que, com base nos princípios de aplicação das normas brasileiras defendem a observância do texto legal em casos que, como o presente, não apresentam qualquer tipo de lacuna ou obscuridade. Esvaziar a efetividade de regras sem que haja, no caso concreto, qualquer antinomia que justifique uma ponderação é causa de insegurança jurídica e tem consequências negativas perante a comunidade internacional que, ao entrar em acordo de vontades para a produção de tratado internacional, espera dos Estados signatários comprometimento.

Neste diapasão, critica-se a doutrina pós-positivista voltada para o chamado “neoconstitucionalismo” que, através da ponderação e da ampla utilização dos princípios positivados no caso concreto, acaba por distorcer a aplicação direta das regras jurídicas. Tal tipo de interpretação, apesar de reação à aplicação estática de um Direito que não se modifica com a sociedade, pode ser especialmente perigosa se se considera que diferentes intérpretes partem de diferentes premissas para resolver conflitos de mesma origem.

Assim sendo, defende-se que sejam cumpridos de forma efetiva os tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário. Para tanto, todos os operadores do Direito devem voltar sua prática para a pesquisa e consideração do ordenamento jurídico como um todo. Certo é que nenhum dos operadores do Direito terá conhecimento imediato a respeito de todos os comandos normativos positivados, e neste grupo incluem-se os tratados internacionais, entretanto, deve-se analisar minuciosamente os casos concretos a fim de que decisões desarrazoadas não sejam proferidas.

Os advogados e advogadas especializados em Direito Internacional, principalmente, desempenham fundamental papel neste movimento de internacionalização do Direito. Enquanto atores qualificados, incumbe aos mesmos a ampla divulgação dos termos dos acordos de que têm conhecimento. Aos membros do Direito público, cabe a consideração de todo o

ordenamento jurídico seguindo a hierarquia estabelecida pela doutrina e jurisprudência sem preferências injustificadas.

Analisou-se no presente estudo a crescente consideração pelo judiciário brasileiro das normas de direito internacional. Tal tendência é bem-vinda ao país uma vez que boas relações perante a comunidade internacional trazem amplas vantagens. O descumprimento das regras internacionais, ao revés, são passíveis de sanções.

Enfim, cumpre ressaltar o descumprimento dos termos da Convenção da Cidade do Cabo pelo judiciário brasileiro no caso Avianca vem na contramão das cortes brasileiras. Majoritariamente a doutrina de Direito Internacional reconhece que a importância dada aos regramentos internalizados por decreto e através de tratados vem sendo cada vez mais reconhecida pelas cortes domésticas. Pioneiramente, os tribunais superiores pacificaram o tema para que o futuro do Brasil seja a segurança jurídica e as boas relações internacionais, beneficiando à toda a coletividade e contribuindo para um mercado cada vez mais dinâmico e que proporcione a investidores e investidos as melhores condições possíveis.

REFERÊNCIAS

Assessoria de Comunicação da ANAC. **ANAC suspende concessão da Avianca e ouvirá interessados sobre slots em Congonhas**. Publicado em 24 de junho de 2019. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/noticias/2019/anac-suspende-concessao-da-avianca-e-ouvira-interessados-sobre-slots-em-congonhas>>. Acesso em 13 de novembro de 2019.

Anuário do Transporte Aéreo. ANAC, 2019. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo>>. Acesso em 18 de outubro de 2019.

ÁVILA, Humberto. "**Neoconstitucionalismo**": entre a "**Ciência do Direito**" e o "**Direito da Ciência**". 2009. Revista Eletrônica do Direito do Estado 17. P. 1-19. Disponível em: http://maialegalstudies.com/docs/rede_17_janeiro_2009_humberto_avila_neoconstitucionalismo.pdf. Acesso em 22 de novembro de 2019.

BASCH, Kenneth D.. **Aircraft repossession in bankruptcy – Brazilian judiciary's inconsistent treatment of lessors**. International Law Office – ILO, 28 de Agosto de 2019, disponível em: <<https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Aviation/Brazil/Basch-Rameh/Aircraft-repossession-in-bankruptcy-Brazilian-judiciarys-inconsistent-treatment-of-lessors>>. Acesso em 10 de novembro de 2019.

BASCH, Kenneth D.. **CAPE TOWN CONVENTION – FIRST SIX MONTHS**. International Law Office – ILO, 8 de outubro de 2014, disponível em: <www.internationallawoffice.com/Newsletters/Aviation/Brazil/Basch-Rameh/Cape-Town-Convention-first-six-months>. Acesso em 05 de novembro de 2019.

BRASIL. Constituição (1988). Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em 23 de outubro de 2019.

BRASIL. DECRETO-LEI No 2.848. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 07 de dezembro de 1940. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D7030.htm>. Acesso em 09 de novembro de 2019.

BRASIL. DECRETO-LEI No 4.657. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 04 de setembro de 1942. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del4657compilado.htm>. Acesso em 15 de novembro de 2019.

BRASIL. Decreto número 5.910. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, de 27 de setembro de 2006. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato20042006/2006/Decreto/D5910.htm>. Acesso em 19 de outubro de 2019.

BRASIL. Decreto 7.030. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 14 de dezembro de 2009. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D7030.htm>. Acesso em 20 de outubro de 2019.

BRASIL. Decreto n. 8008. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 15 de maio de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm>. Acesso em 23 de outubro de 2019.

BRASIL. Decreto n. 99.179 de 15 de março de 1990. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D99179.htm>. Acesso em 19 de outubro de 2019.

BRASIL. Lei n. 7.565 de 19 de dezembro de 1986. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 19 de dezembro de 1986. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565.htm>. Acesso em 05 de novembro de 2019.

BRASIL. Lei número 8.078 de 11 de setembro de 1990. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 11 de setembro de 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm>. Acesso em 25 de outubro de 2019.

BRASIL. Lei nº 11.105. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 09 de fevereiro de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Lei/L11101.htm>. Acesso em 15 de novembro de 2019.

BRASIL. Resolução n. 309 ANAC, artigo 7º. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 21 de março de 2014. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2014/resolucao-no-309-de-18-03-2014/@@display-file/arquivo_norma/RA2014-0309.pdf>. Acesso em 03 de novembro de 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RECURSO EXTRAORDINÁRIO n. 636.331. Recorrente: SOCIÉTÉ AIR FRANCE; recorrida: SYLVIA REGINA DE MORAES ROSOLEM. Relator: Ministro Gilmar Mendes. Rio de Janeiro, 25 de maio de 2017. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=313246068&ext=.pdf&fbclid=IwAR0yi7J6dAROBVeOF9W1MesJWoba58itaGG7ae6657G4UG24-fvILri157U>>. Acesso em 24 de outubro de 2019.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Processo n. 1120260-56.2018.8.26.0100.

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. **Curso de Direito Civil, volume 5**. 11. ed. rev., ampl. e atual, pag. 182 – São Paulo: Atlas, 2015.

GOMES, Sérgio Bittencourt Varella; FONSECA, Paulus Vinicius da Rocha; QUEIROZ, Vanessa de Sá. **O financiamento a arrendadores de aeronaves: modelo do negócio e introdução à análise de risco do leasing aeronáutico**. Biblioteca Digital BNDES, Rio de Janeiro, nov. 1998. BNDES Setorial, n. 37, mar. 2013, p. 129-172. Disponível em: <<http://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/1515>>. Acesso em: 30 de outubro de 2019.

GOODE, Roy – **Convention on International Interests In Mobile Equipment and Protocol Thereto On Matters Specific to Aircraft Objects** – 4. ed. – p. 1 – Rome, Italy: UNIDROIT, 2019.

MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de Direito Internacional Privado**. 3. Ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2018.

MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **O estado da arte da aplicação do direito internacional público no Brasil no alvorecer do século XXI**. In: *Direito Público* (Porto Alegre), vol. 13, n. 71 (2016), p. 162-192.

MINADEO, Roberto. **Aviação Civil: Classificação de Crises de Companhias Aéreas**. *Convibra*. v. 12, 2016. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/258726836_Aviacao_Civil_Classificacao_de_Crises_de_Companhias_Aereas>. Acesso em 13 de novembro de 2019

Organização da Aviação Civil Internacional. ANAC, 2016. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/organismos-internacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oaci>. Acesso em 15 de outubro de 2019.

SALIBA, Aziz Tuffi; DE SOUSA, Alexandre Rodrigues. **A aplicabilidade da Convenção de Montreal no direito brasileiro**. *Revista de Direito Internacional*, v. 14, n. 2, 2017, p. 430-448. Disponível em: <<https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/4543>>. Acesso em 20 de outubro de 2019.

SANTANA, Elaine Barbosa e ROCHA, Fernando Carlos Wanderley – **A Convenção sobre Aviação Civil Internacional e a crise do sistema de tráfego aéreo: o caso do acidente ocorrido no dia 17 de julho de 2007** – *Revista Direito, Estado e Sociedade* – Rio de Janeiro – Ed. N. 33 – PUC Rio, 2008, p. 36-57. Disponível em: <<https://revistades.jur.puc-rio.br/index.php/revistades/article/view/237>>. Acesso em: 14 de outubro de 2019.

VARELLA, Marcelo D. – **Direito Internacional Público** – 8. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

VASCONCELOS, Raphael Carvalho. **Direito internacional, eficácia e efetividade**. *Revista Interdisciplinar de Direito*, v. 16, n. 2, p. 271-298, 2018