

AERONAVE, SUA UTILIZAÇÃO: UMA FORMA DE APRESENTAR ALGUNS CONTRATOS INCIDENTES

Daniel Marchi de Oliveira*

Fernando de Oliveira Pontes**

O desenvolvimento da técnica aeronáutica exerceu visível influência sobre a vida social e o impacto produziu natural reflexo no campo jurídico, desvelando questões inéditas a clamarem por solução. Como um corpo vivo e em constante adequação, o direito amoldou-se aos traços peculiares à navegação aérea. Desse conjunto de regras com traços particulares e destinação especial, foi denominado de Direito Aeronáutico e, em sua importância, ocupa a aeronave a posição de destaque.

1. DEFINIÇÃO DE AERONAVE

A conceituação correta de aeronave é básica para o Direito Aeronáutico, pois, terá implicações em todo o complexo normativo decorrente. Aliás, Montella já dizia que “o conceito da aeronave forma a parte principal do conteúdo da legislação aérea, tanto internacional (convenio internacionais, projetos de unificação das regras do ar, etc.), como do ponto de vista da legislação interna em seus aspectos administrativo e civil” (MONTELLA, p. 77).

Entretanto, a definição de aeronave ficou sempre à margem das melhores discussões. Em primeiro lugar, como em grande parte das vezes, a aviação serviu-se da navegação para regular as atividades aéreas e também definições, entre outros.

Assim, antes de iniciar o exame da aeronave sob ângulo jurídico e embora ressalvando considerar que não é o mais aceitável a assimilação da aeronave ao navio, julga-se oportuno reproduzir palavras que Georges Ripert

*

** Doutor em Direito pela Universidade Gama Filho.

valeu-se para proporcionar uma primeira visão, larga e impressionista, da fisionomia do navio:

Le navire est un bien meuble, une chose, objet d'un droit de propriété e pourtant bien souvent ou l'a comparé à la personne. C'est qu'em effet le navire ressemble, par as condition juridique, à la personne physique. La cosntriction chage les objets mtériels employés à as construction. Quand les matériaux, biens meubles corporels, sont assemblés et que le navire a pris as forme, il nait um bien nouveau, qui n'a pas les mêmes caractéris des choses qui ont servi à la construction. Le navire a, comme les persones vivantes, um nom qui le désigne. Il est d'une certaine classe sociale car on distingue les navires de plaisance de ceux qui sont consacres au commerce ou à la défense du pays. Il a um domicile: c'est le por d'immatriculation ou sont conserves les actes qui le concernent. Il a une nationalité: on dit d'um navire qu'il est français ou etranger. On plaide em justice contre lui ou il plaide lui-même, car dans les causes maritimes son capitaine le personnifie. Enfin, on pourrait persque dire qu'il meurt: quand il est trop vieux ou qu'il déclaré innavigable, il disparaît comme bien juridique (RIPERT, p. 31-32).

Para confirmar tal assertiva, as próprias Convenções de direito aeronáutico público, das quais se destacam a de Paris de 1919 e a de Chicago de 1944, a aeronave não é definida.

A definição figura, entretanto, no Anexo 7 à Convenção de Chicago, que trata da nacionalidade e marcas de registro de aeronave, e já aparecia no Anexo A à Convenção de Paris. Neste último, a aeronave era dada como "qualquer aparelho capaz de sustentar-se na atmosfera graças a reação do ar". O Anexo 7 à Convenção de Chicago acrescentou à palavra "aparelho" a palavra "dispositivo": "a aeronave é qualquer aparelho ou dispositivo...".

Em 08 de novembro de 1967, o Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI, responsável pela estruturação da Aviação Civil no mundo, adotou a Emenda nº 2 ao citado Anexo 7, dando nova definição da máquina voadora, ou melhor, alterando ligeiramente e complementando a definição anterior. A complementação teve o declarado objetivo de excluir do cenceito de aeronave os veículos de colchão de ar (*hovercraft*). E a definição passou a ser a seguinte: "Aeronave é qualquer

máquina capaz de sustentar-se na atmosfera graças a reação do ar que não as contra a superfície da Terra.”

Outras legislações nacionais restringiram a abrangência da definição, exigindo que o aparelho, para constituir aeronave, se mostrasse apto a ser dirigido no espaço aéreo e a efetuar transporte. A exigência de o aparelho poder ser dirigido no espaço aéreo foi vista como forma de melhor adaptar o conceito à realidade que se instalava e dentro da qual o aeróstato, no sentido moderno da palavra, perdia importância (STEFANI, p. 70). Outros autores, entretanto, que tiveram por dispensável alusão à possibilidade de a aeronave ser dirigida no espaço aéreo e isso por julgarem que tal característica vem implícita na exigência de que a aeronave efetue transporte, pois transporte é deslocamento entre dois pontos, supondo, portanto, existência de meios para passar de um ao outro (ESCALADA, p. 73).

Sem embargo, a referência à aptidão da aeronave ser dirigida no espaço aéreo tem figurado em definições legais recentes, mas por uma nova razão. Cabe provavelmente dizer que, em tais definições, a ênfase se põe menos na possibilidade da aeronave ser dirigida no espaço aéreo do que no fato de sua circulação dever fazer-se no espaço aéreo. E isso desde que se passou a antecipar a circulação, no espaço extra-atmosférico, de veículos que não seriam aeronaves. Manifestou-se, pois, a conveniência de precisar o conceito de aeronave, dando-a como aparelho cuja circulação depende de reações do ar, devendo, conseqüentemente, ocorrer na atmosfera. E assim se explica a tendência de modernas definições incluírem menção à aptidão de ser dirigida no espaço aéreo e, simultaneamente, menção à aptidão de efetuar transporte, sem, nessa dupla referência, observar-se redundância (ESCALADA, p. 75).

Dessa gama de definições não se afasta a legislação em vigor no Brasil. Apesar de não considerada como a melhor definição e não estar imune a críticas, a definição de aeronave está prevista no artigo 106 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, que dispõe:

Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em vôo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas. Parágrafo Único: A aeronave é bem móvel registrável para efeito de nacionalidade, matrícula, aeronavegabilidade, transferência por ato entre vivos, constituição de hipoteca, publicidade e cadastramento geral.

Percebe-se, que o Brasil aderiu à corrente segundo a qual importa conceituar legalmente a aeronave¹.

Conforme demonstra a legislação nacional, a principal característica da aeronave é a de que seja em aparelho que voe, seguindo assim o Código soviético (art. 9º). Ainda de acordo com o CBA, a aeronave deve ser capaz de sustentar e circular no espaço aéreo mediante reações aerodinâmicas, complementação esta que para alguns autores é dispensável, pois, aquilo que voa, só por esse fato, se sustenta e pode circular no espaço aéreo através de reações aerodinâmicas. De qualquer forma, ao determinar estes elementos, o Código acompanhou a lei italiana de 1925. (SAMPAIO LACERDA, p. 25-27).

Ao usar expressão espaço aéreo delimitou o sentido e o campo de atuação da aeronave, o que só vem apoiar a tese do novo ramo do Direito, Direito Espacial e, sem conseqüências, os foguetes, as naves espaciais ou qualquer forma de engenhos espaciais destinados a percorrer o espaço extra-atmosférico ou exterior não podem ser considerados aeronaves, além de não estarem na dependência de outra característica de aeronave, ou seja, das reações aerodinâmicas.

O outro elemento imprescindível de aeronave, conforme colocado no Código, é que seja capaz de transportar pessoas ou coisas, pouco importando o ponto de saída ou de chegada, e independente de qualquer forma de contrato de transporte, bastando que carregue pessoas ou coisas, como, por exemplo, serviço de propaganda, turismo, instrução, aerodesporto, pulverização ou aerofotogrametria.

É importante ressaltar que conceituar não é fácil. É pessoal e sempre criticável.

¹ Essa definição já remonta o antigo CBA, aprovado pelo Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966 (Art. 8º).

Assim sendo, essa definição não está imune a questionamentos. Há questões técnicas a serem observadas na definição do CBA que funcionam como crítica: considerando que aeronave compreende apenas os aparelhos que possam sustentar-se e circular no espaço aéreo “mediante reações aerodinâmicas”, fica excluída dessa definição os balões de ar quente. Por outro lado, inclui-se a pipa (papagaio) como aeronave, controlada por um cabo (linha).

Por outra via, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 001 – RBAC 001², aprovado pela Portaria nº 485/DGAC, de 20 de março de 2003, define aeronave como “um dispositivo que é usado ou que se pretenda usar para voar na atmosfera, capaz de transportar pessoas e/ou coisas”.

Considerando que o RBAC é complementar ao Código e de importância cabal para a segurança de vôo, deve-se considerar que a definição de aeronave inclui todo aparelho que voa na atmosfera.

2. CLASSIFICAÇÃO DE AERONAVE

A primeira distinção do Código diz respeito à classificação das aeronaves em civis e militares³.

As aeronaves militares são aquelas que integram as Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei para missões militares.⁴ Portanto, uma aeronave não militar, após a requisição e durante o período que estiver em missão militar, não deverá estar sujeita às determinações do CBA, mas sim à legislação especial,⁵ salvo qualquer disposição em contrário.

² Os RBAC, juntamente com os RBHA são regulamentos, estabelecidos com base no § 1º do artigo 66 do CBA, que tratam dos requisitos básicos para estabelecimento de padrões mínimos de segurança relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices, demais componentes aeronáuticos, inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves e seus componentes. Seu § 1º prevê que “os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir da sua publicação”. Os RBAC/RBHA são considerados legislação complementar ao CBA, conforme Art. 2º do CBA e sua aprovação é de atribuição da Autoridade de Aviação Civil, conforme Art. 66 *caput* do CBA.

³ Art. 107 do CBA.

⁴ Art. 107, §1º do CBA.

⁵ Art. 107, § 5º do CBA.

As aeronaves civis estão classificadas em públicas e privadas.⁶ Serão públicas aquelas destinadas ao serviço do Poder Público e a seu serviço, inclusive, as requisitadas na forma da lei. Todas as outras aeronaves serão privadas. A característica da aeronave pública é a sua utilização pelo Estado para o atendimento de seus serviços – ou que esteja a seu serviço, desde que requisitada na forma da lei, não importando em nome de quem esteja registrada. Assim, as aeronaves privadas podem ser requisitadas na forma da lei. As aeronaves a serviço de entidades da Administração Indireta, tanto Federal, Estadual, quanto Municipal e do Distrito Federal, são consideradas para efeitos do Código Brasileiro de Aeronáutica como aeronave privada.⁷

3. NATUREZA JURÍDICA DA AERONAVE

A aeronave é bem móvel, mesmo que para alguns efeitos sejam aplicadas regras jurídicas exclusivas a bens imóveis, como, por exemplo, a hipoteca. E, em Direito, quando não se encontra um correto enquadramento, considera-se a situação *sui generis*. Portanto, a aeronave pode ser considerada um bem móvel *sui generis*, ou então considerar sua natureza jurídica como bem móvel registrável, assim como a legislação italiana que considera a aeronave bem móvel registrado. O código brasileiro vigente determinou serem as aeronaves bens registráveis para efeitos de sua condição jurídica.⁸

É, finalmente, a aeronave, uma *res conexa*, ou seja, um todo composto de varias partes e de diversos acessórios.

4. NACIONALIDADE DA AERONAVE

O conceito de nacionalidade em relação às aeronaves, como acontece, também, com as sociedades mercantis, é conveniente, necessário,

⁶ Art. 107, § 2º do CBA.

⁷ Art. 107, § 4º do CBA.

⁸ Art. 106, Parágrafo Único do CBA.

indispensável, representando poderoso instrumento de defesa dos interesses do país, determinando seus direitos e obrigações, não só porque se colocam em lugar de destaque entre os fatores do desenvolvimento econômico, financeiro, político e social de um país, mas ainda, pela transferência que sua atuação, no campo internacional, pode alcançar.

Deve-se considerar que o Estado necessita conhecer o número de aeronaves civis e militares de que dispõe. Além do mais, em caso de dano convém saber qual a nacionalidade do responsável pela aeronave, bem como na hipótese de crimes e muitos outros atos jurídicos produzidos a bordo.

Já o Congresso Internacional para a Regulamentação da Locomoção Aérea, realizado em Verona, 1910, assim como Primeiro Congresso convocado pelo Comitê Jurídico Internacional da Aviação (Paris, 1911) chegaram à conclusão de que toda aeronave devia ter uma nacionalidade e somente uma, princípio consagrado na Convenção de Chicago (Art. 17 e 18), em 1944.

Logo surgiram os critérios para estabelecer essa nacionalidade:

- a) nacionalidade do proprietário;
- b) domicílio do proprietário;
- c) lugar do estabelecimento habitual da aeronave;
- d) nacionalidade do país da matrícula;
- e) lugar da construção da aeronave e muitos outros.

A Convenção de Chicago, em seu artigo 17, seguindo a Convenção de Paris (Art. 6º) estabeleceu que as aeronaves terão a nacionalidade do Estado em que estão matriculadas, sendo seguida por quase todos os países. Convém esclarecer que vários juristas só admitem falar-se de nacionalidade em relação às pessoas físicas (SALINAS, 1944, p. 83).

Claro está que quando se fala em nacionalidade da aeronave, se pretende, tão somente, indicar o país ao qual está ela vinculada e, por conseguinte, em sentido impróprio, referindo-se a dependência a determinado regime jurídico. (SANTOS, 1958, p. 968) (MOREL-FATIO, p. 94)

Por conseguinte, as aeronaves, como as embarcações, têm nacionalidade em sentido impróprio, significando a submissão a determinada ordem jurídica.

O CBA, obedecendo aos princípios firmados em convenções internacionais fixou no artigo 108: “A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada”.

Para que possam se submeter a uma jurisdição e às leis de um determinado Estado, precisam as aeronaves de uma nacionalidade atribuída ao objeto das relações jurídicas, dando-lhe a necessária personalização, essencial ao desempenho de suas finalidades legais.

A nacionalidade é atributo da pessoa humana, mas se aplica às aeronaves pelas importantes conseqüências que as comunicações entre os povos oferecem, especialmente no que tange ao gozo das liberdades do ar e curso livre de suas rotas. De outra forma, se não se exigisse o caráter nacional, desapareceria o critério legal das aeronaves quanto à sua identificação e a navegação aérea se tornaria um perigo para o intercâmbio entre os Estados.

Uma das garantias que oferece o Direito Internacional ao comércio realizado por meio do transporte aéreo e não menos importante, acha-se na nacionalidade que toda aeronave deve possuir e não atrair a suspeita de pirataria, deve ter uma nacionalidade e estar em condições de prová-la. Outro aspecto importante da nacionalidade das aeronaves está no fato de que quando no espaço aéreo sobre o alto-mar desconhecem qualquer outra jurisdição que a do pavilhão que arvoram, sujeitando-se tão só às leis de seu Estado sem, entretanto, considerar-se uma extensão territorial.

A questão da nacionalidade das aeronaves e seu modo de estabelecimento compete às leis internas de cada Estado, para assegurar o uso da bandeira nacional e conceder-lhe a necessária proteção de sua soberania.

Toda aeronave deve ter uma só nacionalidade que se estabelece pelo lugar de seu registro e só neste, o que veda a matrícula em outro Estado,

no entanto é admitida a transferência de matrícula de um Estado para o outro, segundo o que as leis e regulamentos particulares estipularem.⁹

A nacionalidade, portanto, firma-se pela matrícula e esta autoriza o uso do pavilhão, obedecendo as regras que variam de Estado para Estado. A matrícula, pois, é o registro da aeronave em um país determinado, com as especificações da mesma, indicações de seu proprietário e demais características. Assim, as aeronaves apresentam sinais de identificação, como o prefixo conferido ao Estado, as cores nacionais, a marca da matrícula em lugar visível, o respectivo certificado e demais documentos de bordo.

5. FORMAS DE AQUISIÇÃO E PERDA DA PROPRIEDADE DA AERONAVE

Quanto ao modo de aquisição e perda da propriedade da aeronave, os artigos 115 e 120 do CBA, tratam do assunto:

Artigo 115 – Adquiri-se a propriedade da aeronave:

I – por construção;

II – por usucapião;

III – por direito hereditário;

IV – por inscrição do título no Registro Aeronáutico Brasileiro;

V – por transferência legal (art. 145 d 190).

...

Artigo 120 – Perde-se a propriedade da aeronave pela alienação, renúncia, abandono, perecimento, desapropriação e pelas causas de extinção previstas em lei.

§ 1º - Ocorre o abandono da aeronave ou de parte dela quando não for possível determinar sua legítima origem ou quando manifestar-se o proprietário, de modo expresso, no sentido de abandoná-la.

§ 2º - Considera-se perecida a aeronave quando verificada a impossibilidade de sua recuperação, ou após o transcurso de mais de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial.

§ 3º - verificado, em inquérito administrativo, o abandono ou o perecimento da aeronave, será cancelada *ex officio* a respectiva matrícula.

⁹ De acordo com a Convenção de Chicago, em seu Art 18: “Registro Duplo – Nenhuma aeronave poderá registrar-se legalmente em mais de um Estado, podendo entretanto o registro ser mudado de um Estado para outro.”

Entre os modos de aquisição acima previstos, destaca-se o da inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB, do título de transferência de propriedade de aeronave, por ato entre vivos.

O proprietário que tenha adquirido por um dos modos previstos no artigo 115 poderá perdê-la:

- a) pela transferência a outrem, quer comercial ou judicial, após a inscrição do respectivo título;
- b) pela renúncia expressa, após a inscrição do ato renunciativo no RAB;
- c) pelo abandono, mediante manifestação expressa (manifestação inequívoca no sentido de desistir da aeronave, como por exemplo um pedido de cancelamento de matrícula junto ao RAB) ou tácita;
- d) pelo perecimento, quando impossível sua recuperação, fato esse normalmente ligado a acidente que implique em destruição da aeronave;
- e) pelo desaparecimento, quando transcorrer mais de 180 dias a contar da data em que da aeronave se teve a última notícia;
- f) pela alteração essencial da aeronave, que ficou reduzida a escombros, peças soltas, pedaços, estilhaços, aos quais não há possibilidade de recuperar a aeronave;
- g) pela desapropriação; e
- h) pelas demais causas de extinção do direito de propriedade.

6. CONTRATOS DE USO DE AERONAVES

Um dos ramos mais interessantes do Direito Aeronáutico é o relacionado aos contratos de utilização de aeronaves, pelas diversas possibilidades existentes.

Se o Direito Aeronáutico estuda os problemas relacionados com a navegação ou o transporte de passageiros e cargas no espaço aéreo, claro

está que se deve conhecer as normas referentes aos vários tipos do contrato por meio dos quais o transporte é realizado.

Entre os contratos sobre aeronaves previstos no CBA¹⁰ e os admitidos na legislação nacional, será apresentado neste artigo, a modalidade de maior relevância para e versatilidade na utilização da aeronave: o arrendamento.

7. EVOLUÇÃO DO CONCEITO DE ARRENDAMENTO DE AERONAVES NO BRASIL

O arrendamento de aeronaves no Brasil, pela visão histórica jurídico-normativa, sofreu algumas modificações, notadamente o contrato internacional, por entendimento político do governo brasileiro, anteriormente favorável à imobilização de capital por parte das empresas aéreas, representativo do Poder Aeroespacial Nacional, atribuindo à aviação civil como “fonte e sede da reserva mobilizável”.¹¹

Assim, o arrendamento de aeronaves por importação, apresenta-se em dois momentos: antes de 1966 e após 1986, por ocasião da vigência do Código Brasileiro do Ar, aprovado pelo Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, revogado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – CBA.

O primeiro arrendamento internacional de aeronave no país, ocorreu no ano de 1945, quando um DC-3 (da época da 2ª Guerra Mundial), de propriedade da empresa TACA – Transportes Aéreos Centro-Americanos, de Honduras, fora arrendada à empresa brasileira Aerovias Brasil, porém o processo de importação não foi concluído e conseqüentemente não foi registrado no RAB, porque a referida aeronave acidentara-se na cidade de Ipiabas, interior do Estado do Rio de Janeiro, em 03 de junho de 1945. (DAVIES, p. 617)

¹⁰ Os contratos previstos no CBA são: contrato de construção de aeronave (Art. 125 a 126), de arrendamento ou arrendamento operacional (Art. 127 a 132), de fretamento (Art. 133 a 136), de arrendamento mercantil (Art. 137), hipoteca convencional (Art. 138 a 143), hipoteca legal (Art. 144 a 147), de alienação fiduciária (Art. 148 a 152).

¹¹ Conforme Art. 1º do Decreto 65.144, de 12 de setembro de 1969 – Institui o Sistema de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica e dá outras providências.

Outras empresas utilizaram-se desses mesmos recursos entre eles destacando-se a PANAIR do Brasil, que utilizou em suas rotas aproximadamente 10 aeronaves arrendadas à sua empresa controladora, a Pan American, nas décadas de 1940 a 1960. (DAVIES, p. 578)

Com o advento do Código Brasileiro do Ar, de 1966, a utilização de aeronave sob forma de arrendamento junto às empresas estrangeiras, ficou impedida, o que onerou principalmente as empresas brasileiras de transporte aéreo que recorreram a financiamentos no Brasil junto aos bancos governamentais, através dos recursos do FINAME, para adquirir, no exterior, as primeiras aeronaves a jato para que pudessem concorrer com as empresas estrangeiras. (PACHECO, 1969, p. 103)

Em verdade, o artigo 83 do CBA de 1966¹², fez com que juristas da época, entendessem que o arrendamento de aeronave estrangeira significaria abertura para a cabotagem, situação considerada impensável para a época, a considerar o artigo 7º da Convenção de Chicago de 1944¹³. (PACHECO, 1969, p. 105)

Tal posicionamento reflete-se na análise de anuários de registros das aeronaves brasileiras que, durante a década de 1970, apresentavam as empresas aéreas brasileiras sem aeronave arrendada em suas frotas (BUCHER & KLEE, p. 345), fato esse alterado na década de 1980 (ENDRES, p. 223) e 1990 (Eastwood, Mitchell, Richardson & Roach, p. 487).¹⁴

¹² Art. 83 do CBA (1966) – “Art. 83 - Os transportes domésticos só poderão ser efetuados por aeronaves brasileiras. Parágrafo único. É vedado esse transporte em aeronave de matrícula estrangeira arrendada ou afretada a pessoa natural ou jurídica brasileira.”

¹³ Art. 7º da Convenção de Chicago – “Cabotagem. Cada um dos Estados contratantes, terá o direito de negar às aeronaves dos demais Estados contratantes permissão para tomar em seu território, contra remuneração ou frete, passageiros, correio ou carga destinados a outro ponto do seu território. Cada um dos Estados contratantes se compromete a não estabelecer acordos que especificamente concedam tal privilégio a título de exclusividade a qualquer outro Estado ou a uma empresa aérea de qualquer outro Estado, e se compromete também a não obter de qualquer outro Estado algum privilégio exclusivo desta natureza.”

¹⁴ Em 1978, a VARIG possuía em sua frota 49 aeronaves de sua propriedade e nenhuma arrendada; a VASP, 24 aeronaves de sua propriedade e nenhuma arrendada, a TRANSBRASIL, 10 aeronaves e nenhuma arrendada, a RIOSUL, 16 aeronaves de propriedade e nenhuma arrendada e a TAM, 23 aeronaves de sua propriedade e nenhuma arrendada. Em 1987, a VARIG possuía em sua frota 62 aeronaves de propriedade e 08 arrendadas, a VASP, 22 aeronaves de sua propriedade e 12 arrendadas, a TRANSBRASIL, 24 aeronaves de sua propriedade e 04 arrendadas, a RIOSUL, 12 aeronaves de sua propriedade e nenhuma arrendada e a TAM, 16 de sua propriedade e 01 arrendada. Em 1995, a VARIG possuía 31 aeronaves de sua propriedade e 40 arrendadas, a VASP, 25 aeronaves de sua propriedade e

8. O ARRENDAMENTO DE AERONAVES

O arrendamento aeronáutico global apresenta uma forte competência entre grandes financiadores, por um lado, e instituições dispostas a investir enormes somas de dinheiro nessas transações, de outro. Isto se observa principalmente entre os Estados Unidos e o Japão em maior intensidade e em menor, na Europa. O desenvolvimento deste tipo de negócio requer uma combinação, quer seja, a estratégia de bancos internacionais e uma motivação própria da indústria aeronáutica. Um fator, sem dúvida, é indispensável: o interesse por parte das grandes financeiras (e bancos) para financiarem a compra de aeronaves.

Em resumo, o arrendamento é um processo de locação (ou financiamento) que surgiu como uma imposição de progresso técnico, que objetiva especialmente proporcionar as empresas maior capital de giro, com vantagens adicionais de ordem contábil e fiscal. Porém, uma das vantagens mais importantes do *leasing* é a oportunidade que oferece ao empresário de renovar periodicamente os equipamentos de sua frota, com reflexos imediatos e positivos em sua produtividade, podendo assim dispor de equipamentos dotados das mais modernas tecnologias, mais econômicos, sem agredir o meio ambiente, podendo habilitar-se à concorrência com empresas aéreas dos países de primeiro mundo, atuando no sentido de facilitar a eliminação de possíveis desigualdades entre empresas, propiciando adequar-se às condições modernas de produção.

O arrendamento, dessa forma, é um recurso do moderno mercado financeiro que permite, principalmente às empresas de aviação de países em desenvolvimento, equiparem-se ou renovarem-se rapidamente em que para isso sejam necessários recursos e garantias normalmente exigidas nos projetos de financiamento tradicionais. A aeronave – objeto do arrendamento –

04 arrendadas, a TRANSBRASIL, 03 aeronaves de sua propriedade e 22 arrendadas, a RIOSUL, 06 aeronaves de propriedade e nenhuma arrendada. Atualmente, segundo informações da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, das principais empresas aéreas nacionais de bandeira (TAM e GOL), não há nenhuma aeronave de propriedade das empresas.

se utilizada adequadamente,¹⁵ poderá produzir os recursos necessários para seu autofinanciamento.¹⁶

Os contratos de arrendamento por sua estrutura e objetivos principais, caracterizam-se por conjugar funções financeiras e econômicas, com os naturais reflexos sociais, ampliando o alcance do termo financeiro, favorecendo a eliminação de algumas deficiências e pontos que poderiam gerar dificuldades (e até bloqueios), existentes nas operações de crédito (o financiamento primitivo), além de criar e possibilitar o desenvolvimento do mercado; viabilizar programas prioritários, ampliando e fortalecendo empresas.

Como divisão didática, e preponderante ao se tratar de arrendamento de aeronaves, o arrendamento pode ser dividido quanto ao tipo de serviço e quanto ao prazo.

Quanto ao tipo de serviço, o arrendamento pode ser um *Wet-Lease*, na qual o arrendador não só arrenda o aparelho, como também assume a responsabilidade de fornecer a tripulação completa da respectiva aeronave durante o prazo de arrendamento, também conhecido como fretamento, e o *Dry-Lease*, onde o arrendatário recebe apenas o aparelho, ficando sob sua responsabilidade a contratação de tripulantes da respectiva aeronave, também conhecido como arrendamento operacional e locação.

Quanto ao prazo, o arrendamento pode ser de curto prazo, conhecido como fretamento, onde a aeronave é fretada por um período curto de tempo para atender a uma determinada necessidade, com também pode ser de longo prazo, conhecido como arrendamento mercantil ou *leasing*, quando uma aeronave é arrendada praticamente por toda sua vida economicamente estimada. Ao final do contrato o aparelho poderá retornar ao arrendador ou passar à plena propriedade do arrendatário por um valor residual de garantia previamente acordado, correspondente a um percentual do valor do bem. Seu prazo é predeterminado em contrato.

¹⁵ As empresas brasileiras, ao planejarem sua malha aérea, buscam o cálculo previsto pelas doutrinas econômicas do setor, de utilização de aeronave por um período considerado como “ideal” mínimo, de 14 (quatorze) horas diárias.

¹⁶ Segundo a Boeing Capital, conforme *folder* de divulgação da aeronave Boeing 737, o custo de uma aeronave Boeing 737-400 é de US\$ 5.000,00 (cinco mil dólares) por hora de voo, considerando todas as despesas incidentes, tais como, *leasing*, combustível, taxas, manutenção, entre outros itens.

A exceção fica por conta do arrendamento operacional, que não possui limitação de prazo de contrato, seja mínimo, seja máximo ficando, portanto, fora da classificação quanto ao prazo.

No arrendamento mercantil de aeronaves, geralmente fazem-se presentes algumas condições, quer seja a possibilidade de transferência de propriedade da aeronave do arrendador para o arrendatário antes do término do contrato, quer seja o arrendatário poder adquirir o aparelho pelo valor residual de garantia¹⁷.

9. ARRENDAMENTO OPERACIONAL

Utilizado nos dias de hoje com grande freqüência pelas empresas de serviço aéreo público, o contrato de arrendamento operacional ainda apresenta uma questão de relevância, que se confunde, via de regra, com a locação de bens móveis, e outras, mais específicas e peculiares, que também guardam algumas semelhanças com o aluguel de coisas.

Ainda que a expressão arrendamento se apresente sob as formas de arrendamento operacional, fretamento e arrendamento mercantil, e possuam entendimentos distintos, os institutos podem causar confusão.

De fato, a lei aeronáutica refere-se a arrendamento, não só de motores, como também da aeronave como um todo, afinal normalmente os motores são os componentes individuais mais valiosos em uma aeronave, sendo comum a locação desse tipo de equipamento pelas empresas. Da mesma forma, chega-se a essa conclusão, após a leitura do artigo 127 do CBA, quando disciplina que “dá-se o arrendamento quando uma das partes se obriga a ceder a outra, por tempo determinado, o uso e gozo de aeronave, ou de seus motores, mediante certa retribuição”.

Assim, e apenas como ilustração, o assunto deve esgotar-se, quando passa a existir uma grande identidade entre as duas definições, quando contemplada pelo Código Civil, em seu artigo 565 que disciplina que

¹⁷ O equipamento é arrendado por um período normalmente correspondente a 75% do total de sua vida econômica plena.

“na locação de coisas, uma das partes se obriga a ceder à outra, por tempo determinado ou não, o uso e gozo de coisa não fungível, mediante certa retribuição”.

Assim sendo, o arrendamento de uma aeronave ou de seus motores é mero aluguel, no qual a posse de coisa é outorgada temporariamente ao locatário para que dela usufrua mediante certa remuneração ao locador. E isso sem tratar do aspecto que o legislador aeronáutico não foi tão completo quanto o civil quando não explicitou que o arrendamento poderia ser dado por prazo indeterminado.

Por outro lado, no que concerne à configuração jurídica do arrendamento de aeronaves, já se disse que esse instituto guarda alguns traços de similitude com o fretamento e, da mesma forma, com o arrendamento mercantil (*financial leasing*). O fretamento, tratado anteriormente, compreende mera cessão de transporte, pois não há mudança de operador/explorador da mesma. É lógico, pois quem aluga cede a posse do bem em favor do inquilino, para que este possa usá-lo, dentro da finalidade a que se destina, durante o prazo da locação. O risco de perecimento ou de deterioração do objeto alugado passa a correr por conta do inquilino, que se obriga a restituí-lo no estado que o recebeu, salvo o desgaste natural ou em virtude do uso da coisa locada, findo o prazo contratual. No caso de aeronaves, o aparelho pode ser arrendado inclusive com tripulação, porém a condução técnica fica sempre a cargo do arrendatário.

O entendimento de Carlos Ghersi sobre arrendamento operacional, espelha uma situação com visão didática e mercadológica. Visão didática quando assinala apropriadamente a expressão “sem opção de compra”. Mercadologicamente, quando destaca a contratação por adesão:

LEASING OPERATIVO – Es aquel que se programa jurídicamente sin opción de compra, com lo cual estamos dentro de la figura tipológica del arrendamiento de bienes de capital o bienes durables; em este sentido, son aplicables las normativas propias del instituto, por el cual habrá que estar mui atentos a las inversiones de las presunciones legales que convencionalmente puedan producirse a favor del leaser o arrendador, evitando claros abusos, que obviamente derivan de

su poder económico de negociación, impuesto por medio de la contratación por adhesión. (GHERSI, p. 123)

Deve-se destacar também que, no meio aeronáutico não é costume o arrendamento operacional estar conjugado com o serviço de manutenção.

No arrendamento operacional de aeronaves, trata-se apenas de ceder o bem por contrato, mediante certa remuneração. Aliás, esse é o entendimento do próprio artigo 127 do CBA.

Em contrapartida, quando se trata de prestação de um serviço de transporte, o que há, na espécie, é mera obrigação de fazer, ou seja, executar o transporte de passageiros e/ou de carga mediante pagamento da remuneração ajustada. Não está alugando o bem (no caso, a aeronave); está firmando com o operador/explorador da aeronave um contrato de transporte.

Os deveres do arrendador e arrendatário também estão bem definidos no CBA, em seus artigos 129 e 130, a saber:

Artigo 129 – O arrendador é obrigado:

I – a entregar ao arrendatário a aeronave ou o motor, no tempo e lugar convencionados, com a documentação necessária para o voo, em condições de servir ao uso a que um ou outro se destina, e a mantê-los nesse estado, pelo tempo do contrato, salvo cláusula expressa em contrário;

II – a garantir, durante o tempo do contrato, o uso pacífico da aeronave ou do motor;

Parágrafo único. Pode o arrendador obrigar-se, também, a entregar a aeronave equipada e tripulada, desde que a direção e condução técnica fique a cargo do arrendatário.

Artigo 130 – O arrendatário é obrigado:

I – a fazer uso da coisa arrendada para o destino convencionado e dela cuidar como se sua fosse;

II – a pagar, pontualmente, o aluguel, nos prazos, lugar e condições acordadas;

III – a restituir ao arrendador a coisa arrendada, no estado em que a recebeu, ressalvado o desgaste natural decorrente do uso regular.

Deve-se ressaltar que o arrendamento operacional de aeronaves é uma fórmula bastante utilizada por empresas de transporte aéreo para ampliar ou renovar suas frotas. É evidente que os custos dessa espécie de transação

são sensivelmente mais reduzidos que os de um arrendamento mercantil ou de uma compra e venda mediante financiamento internacional. Principalmente levando-se em consideração que o arrendamento operacional, enquadrando-se no regime de admissão temporária, com suspensão dos tributos normalmente devidos na importação de bens, possibilita maior economia para o arrendatário.

O CBA também permite a cessão de arrendamento e subarrendamento de aeronaves, desde que atendam aos requisitos de serem realizados por instrumento escrito, com expresse consentimento do arrendador e, seja inscrito no RAB da mesma forma que o arrendamento.

Do mesmo modo, a falta de inscrição do arrendamento operacional, da cessão de arrendamento ou do subarrendamento traz como consequência a presunção legal de que todos os sujeitos envolvidos são, solidariamente, responsáveis pelos eventuais prejuízos causados pela aeronave.

10. A COOPERAÇÃO INTEREMPRESARIAL NO TRANSPORTE AÉREO: O INTERCÂMBIO DE AERONAVES

O intercâmbio de aeronaves não é necessariamente uma forma nova de arrendamento operacional, porém a mesma já aparece na prática de forma bem consistente e, pode-se entender como uma forma de arrendamento que visa otimizar a utilização da aeronave.

O sistema de cooperação interempresarial, visa adaptar-se à realidade. A cooperação é um dos aspectos mais intensamente trabalhados entre as empresas aéreas nos dias atuais, tanto em questões de ordem técnica, quanto em ordem econômica. Em geral, pode-se dizer que a cooperação serve aos seguintes fins:

- a) uso mais racional da aeronave;
- b) melhor serviço para o usuário;
- c) um sistema de rotas aéreas mais econômico;
- d) uma posição internacional mais fortalecida.

Assim, pode-se concluir que nem todos os sistemas de cooperação interempresarial incluem aproveitamento de aeronaves.

O intercâmbio de aeronaves é um dos contratos de utilização de aeronaves, com semelhanças do arrendamento. Integra essa categoria juntamente com a locação e o fretamento.

Tendo como base o artigo 83 bis da Convenção de Chicago¹⁸, que prevê:

Transferência de certos deveres e funções

a) Sem prejuízo do disposto pelos Artigos 12, 30, 31 e 32 (a), quando uma aeronave registrada em um Estado Contratante for operada conforme a um acordo de arrendamento, afretamento ou troca da aeronave, ou a qualquer arranjo semelhante, por parte de um operador cuja principal sede de negócios ou, na falta desta, cuja residência permanente se localize em outro Estado Contratante, o Estado registrante poderá, mediante acordo com o outro Estado mencionado, transferir a este último, de forma parcial ou total, os deveres e as funções de Estado registrante relativos à aeronave previstos nos Artigos 12, 30, 31 e 32(a). O Estado registrante ficará isento da responsabilidade referente às funções e aos deveres transferidos.

b) A transferência não terá efeito, com relação a outros Estados Contratantes, antes de que o acordo em que aquela se encontra incorporada seja registrado junto ao Conselho e tornado público, conforme disposto pelo Artigo 83, ou antes de que a existência do acordo e seu alcance tenham sido comunicados diretamente às autoridades de outro(s) Estado(s) interessado(s) por parte de um dos Estados signatários do Acordo.

c) O disposto nos parágrafos (a) e (b), supra, também serão aplicáveis aos casos abrangidos pelo Artigo 77.

Trata-se, em resumo, de melhor aproveitamento, por mais de uma empresa, uma aeronave que, por conveniência de rota determinada à empresa exploradora de um referido aparelho, a mesma fique ociosa por um período de tempo, quando poderia operar.

Exemplificando, seria como imaginar uma aeronave de empresa aérea dos EUA que realiza o trecho MIAMI – RIO DE JANEIRO – MIAMI, sem

¹⁸ Protocolo de Emenda à Convenção de Aviação Civil Internacional (artigo 83 bis), assinado em Montreal em 06 de outubro de 1980, foi aprovado pelo Decreto Nº 2.735, de 13 de agosto de 1998.

escalas e com periodicidade diária. Considerando que o tempo de voo seja de aproximadamente 11 horas, a mesma poderá cumprir sua finalidade realizando o transporte de pessoas, bagagens, cargas e mala postal com o seguinte horário hipotético: decolagem às 20 horas (horário de Miami), com pouso no Rio de Janeiro às 10 horas (do dia seguinte), e decolagem para Miami prevista para as 19 horas, com pouso previsto para as 07 horas (no dia posterior, horário de Miami). Todos os horários levaram em consideração os fusos horários e rotas a serem seguidas.

Considerando o tempo ocioso da aeronave americana no aeroporto brasileiro (das 11 horas até as 18 horas – retiradas uma hora depois do pouso e antes da decolagem para o tempo de descarga, carga, conferência de manutenção, abastecimento e preparação para o voo), a aeronave ficaria aproximadamente 9 horas ociosa. Nesse intervalo, poderia operar para outra empresa brasileira, realizando rotas domésticas, sem prejuízo de ser considerado cabotagem.

Partindo da premissa da existência de um acordo bilateral na qual fossem determinados os critérios de intercâmbio de aeronaves, bem como os aspectos técnicos de reconhecimento de licenças, manutenção, treinamento de tripulantes, entre outros itens ligados à segurança, bastaria o contrato entre as empresas (a americana e a brasileira), para que esta utilizasse a aeronave daquela no seu horário ocioso.

Segundo Mario Folchi e Eduardo Cosentino, as características mais importantes são:

- a) o objeto do contrato é uma aeronave;
- b) são onerosos;
- c) a atividade a cumprir pela aeronave é especificamente aeronáutica;
- d) não formam parte dos contratos de adesão;
- e) as modalidades dependem da vontade das partes (FOLCHI & COSENTINO, p. 112)

Sendo assim, o contrato de intercâmbio de aeronaves, é uma modalidade de arrendamento (para o caso da cessão temporária do equipamento) ou então um fretamento (para o caso de tripulação incluída).

Alguns doutrinadores costumam citar o intercâmbio como modalidade de “utilização”, que bem poderia incluir-se como classificação moderna e funcional dos contratos. (ESCALADA, p. 199)

Sua natureza jurídica é complexa, pois responde a uma necessidade da atividade econômica. Somente mediante uma instrumentalização contratual adequada possibilita-se certas atividades recíprocas entre distintos exploradores de aeronaves, com o qual se obtém sensíveis benefícios na economia de gastos, aproveitamento dos equipamentos de voo de forma mais racional, melhor serviço para os usuários, entre outros, concluindo-se pela natureza jurídica de um arrendamento operacional *sui generis*.

Assim, o intercâmbio de aeronaves apresenta as vantagens na rapidez no cumprimento do serviço direto, melhor aproveitamento da aeronave, possibilidade de maior desenvolvimento de rotas aéreas acessórias, quando o intercâmbio se der entre duas rotas-tronco (ida e volta) e melhor possibilidade de coordenar horários e serviços.

Sem dúvida, o intercâmbio oferece um exemplo do que pode-se dizer de uma racionalização a um sistema de cooperação interempresarial. Porém, de qualquer modo, para que um sistema possa ter êxito há de contar com importantes componentes que, se não devidamente cuidados, poderão ter efeito inverso, pois será necessário, acima de tudo, um alto grau de profissionalismo, experiência, sacrifício, confiança, firme determinação e alto grau de aproveitamento do equipamento para a malha aérea, além de apoio governamental.¹⁹

11. O ARRENDAMENTO MERCANTIL

O arrendamento mercantil ou *leasing* de aeronaves mantém os mesmos princípios e definições de todas as operações genéricas do arrendamento mercantil.

¹⁹ No caso brasileiro, o apoio governamental está distante pois, até janeiro de 2007, o governo brasileiro não negociou com nenhum Estado um acordo para aplicação do artigo 83 bis da Convenção de Chicago.

O arrendamento mercantil possui como conceituação uma espécie de locação com opção de compra. Segundo Carlos Gherzi:

El concepto a priori que podemos enunciar es que se trata de un método de financiación, por el cual el acreedor (vendedor-locador) financia al deudor (adquirente-arrendatário) a los efectos de posibilitar la compra de un bien (generalmente de capital o al menos un bien durable), de tal forma que el deudor (comprador-locatario) reconoce a favor del acreedor (vendedor-locador) un pago periódico (mensual, trimestral, etc., que puede caracterizarse como canon locativo o como parte de pago del precio si acepta la opción de compra, deviendo en ese momento – jurídicamente acepta la oferta de venta, transformando la operatoria de locación a compraventa – pagar un valor residual para completar el precio (total) de venta (GHERSI, p. 122).

Já Ernesto Martorell, não trata diretamente da definição. Prefere ater-se à tradução da palavra *leasing* e suas variações para chegar a um entendimento. Isto fica da mesma forma claro quando afirma que:

Ello sería lo que explica por qué según ciertas traducciones, como – repito – la italiana (por lo menos la más difundida en la península), de la voz leasing, dicha voz significa ‘locación financiera’, donde la palabra ‘locación’ indica el núcleo-base del instituto, o – si se quiere – la relación jurídica preponderante, mientras que le atributo ‘financiero’, intenta captar el aspecto teleológico del fenómeno, o – si se prefiere – la peculiaridad más aparente de él; la función de financiación que ciertamente cumple el instrumento en cuestión. (MARTORELL, pág 355)

Dessa forma, José da Silva Pacheco, entende que *leasing* de aeronaves destinadas à aviação civil comercial brasileira, pode apresentar-se como alternativa de compra financiada pois, no confronto dos custos do *leasing* com a compra financiada, salienta que:

- a) as taxas de aluguel nos contratos de *leveraged leasing* ficam substancialmente abaixo das taxas de juros de mercados;
- b) os prazos são dilatados e há possibilidade de cobertura do total do valor do bem;
- c) há fluxos de caixa mais favoráveis que nas operações análogas de empréstimo, tendo-se em conta que a soma dos

juros de empréstimo com a depreciação do bem será maior do que o aluguel total;

Do estudo dessa matéria, destaca-se que:

a) pode a operação do *leasing* ser interessante sob o ponto de vista econômico do transportador aéreo;

b) é provável que tal operação apresente um *cash-flow* mais vantajoso, pelo critério da comparação de taxas internas do retorno, do que os financiamentos comuns do mercado internacional;

c) o *leasing* deve ser encarado como uma alternativa adicional no financiamento da frota, não sendo viável sua utilização exclusiva;

d) pode apresentar um alívio inicial do cronograma de desembolso em moeda estrangeira, com reflexo favorável no balanço de pagamento (PACHECO, pág. 254-255).

O artigo 137 do CBA, traça algumas regras para a realização dessa espécie de negócio jurídico entre as empresas do setor aeronáutico: o contrato deve ser celebrado por escrito, mas poderá ser lavrado tanto por instrumento público como particular, devendo conter, como elementos fundamentais, a descrição da aeronave como respectivo valor, o prazo contratual, o valor de cada prestação periódica ou o critério para sua determinação, a data e o local dos pagamentos; conterá também a cláusula de opção de compra ou de renovação contratual como faculdade do arrendatário, além do local onde a aeronave deverá estar matriculada durante o prazo do contrato. Essas peculiaridades, iminentes ao objeto contratual apresentado, estão na obrigatoriedade de que, quando se tratar de aeronave proveniente do exterior, o contrato deverá trazer em seu bojo a expressa aquiescência do arrendador para que esta seja inscrita no Registro Aeronáutico Brasileiro, cancelando-se a matrícula primitiva, se houver, ou seja, cancelando a matrícula originária inscrita no país de origem.

Essa exigência poderia gerar a seguinte pergunta: se a matrícula inscrita no RAB é o verdadeiro título de propriedade do aparelho, como é que o arrendador estrangeiro pode estar disposto a autorizar seu cancelamento em favor de um novo registro aparentemente provisório, que só beneficiará o arrendatário? Afinal, deve-se lembrar que este terá apenas a posse provisória do bem arrendado, pelo menos enquanto não puder exercer, efetivamente, a opção de compra, pagando ao arrendador o valor residual. Em outras palavras,

a lei brasileira obriga o arrendador estrangeiro a admitir que sua aeronave jamais retorne à sua plena propriedade, reintegrando-se a posse direta ao domínio preexistente. Conseqüentemente, mesmo que o próprio contrato de arrendamento preveja que o arrendatário terá a faculdade de deixar de exercer a opção de compra, devolvendo, em contrapartida, o bem arrendado, isso concretamente, não ocorreria.

Evidentemente, esse tipo de dúvida poderá surgir de forma imediata. Porém não é culpa exclusiva do legislador pátrio. É necessário entender que a aviação civil internacional é composta por uma série de Convenções, Acordos e Atos internacionais, que a regulam e aos quais os países signatários as seguem.

Nessas Convenções são abordados os assuntos em que é determinante a nacionalidade da aeronave. Essa mesma nacionalidade está definida no artigo 17 da Convenção de Chicago de 1944, já citado, como sendo a nacionalidade do país onde esteja registrado o aparelho. No artigo seguinte, também já citado, não é admitida a dupla nacionalidade. É de conhecimento que, por questões de lei interna de cada Estado, uma pessoa poderá ter mais de uma nacionalidade. Entretanto, isso não vale para as aeronaves que permanecem com apenas uma nacionalidade. Esse fato é corroborado no ordenamento pátrio, no também já citado artigo 108 do CBA.

O CBA satisfez-se em atribuir a nacionalidade pelo registro, sem se preocupar com a nacionalidade de quem seja o proprietário ou de quem promova a matrícula.

Distinguiu-se, entretanto, a necessidade de identificação da aeronave pela matrícula e nacionalidade, a exploração da mesma e a sua propriedade. Como a empresa (brasileira) é a legítima exploradora da aeronave, cujo proprietário no exterior autorizou o seu uso (não somente em território brasileiro como no estrangeiro) e, vigorando um dispositivo legal ao qual permite apenas por um curto espaço de tempo o sobrevôo e permanência em território brasileiro de aeronave matriculada em outro país, não houve escolha a não ser registrar a referida aeronave no RAB, mantendo-se no mesmo Registro Aeronáutico o proprietário estrangeiro e informando o

explorador (brasileiro), mesmo que essa aeronave tenha ingressado na categoria de admissão temporária.²⁰

Para isso, nos Certificados emitidos pelo RAB, há dos campos bem definidos que tratam de informar o nome do proprietário e o do seu explorador, envolvendo principalmente as condições de voo e operação da aeronave. Essa norma interna não é exclusiva da legislação pátria: por força do exercício de controle da aeronavegabilidade continuada do equipamento, disposto na Convenção de Chicago de 1944 em seu Anexo 8, os países exigem esse cumprimento. Do contrário, sendo aeronave registrada em Estado signatário da OACI, seu tempo de permanência, em média, gira entre 60 e 105 dias,²¹ sob pena de ser necessária sua matrícula no RAB, retornar ao seu país de origem ou ser retida no solo até que sua situação seja regularizada. A situação realmente aproxima-se a de um visto de turista.

Por conseguinte, a solução utilizada pelos Registros Aeronáuticos dos países em adotarem nos Certificados das aeronaves registradas nos seus países não só o nome do proprietário, do explorador, mas principalmente dos requisitos de aeronavegabilidade, foi bem recepcionada. Nada impede que uma empresa aérea brasileira firme um arrendamento de uma aeronave junto ao seu proprietário no exterior e o mesmo seja aqui registrado.

Constará sim, a informação, em seus assentamentos e nos seus Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade as informações necessárias para operação no Brasil e onde for operada.

Ao final do prazo de arrendamento, quer seja pela desistência da opção de compra, quer seja pelo aparelho devolvido, o processo é o inverso: cancela-se a matrícula brasileira e inscreve-se novamente a aeronave no país de registro do proprietário.

²⁰ Essa situação é fundada no Decreto N° 97.464, de 20 de janeiro de 1989, que estabelece procedimentos para a entrada no Brasil e o sobrevôo de seu território por aeronaves civis estrangeiras, que não estejam em serviço aéreo internacional regular.

²¹ Decreto N° 97.464, de 20 de janeiro de 1989, artigo 9°: “O prazo inicial para a permanência de aeronave no território brasileiro será de 60 (sessenta) dias, podendo ser prorrogado por períodos iguais de 45 (quarenta e cinco) dias, mediante solicitação às autoridades aeronáutica e aduaneira com antecedência não inferior a 15 (quinze) dias.”

Por óbvio que tal procedimento é obrigatório para outro tipo de contrato de uso, como o arrendamento operacional, cuja admissão é temporária.

Esse entendimento parece simples, porém deve-se levar em conta que o proprietário no exterior terá que concordar com a matrícula de aeronave de sua propriedade em outro país. É condição básica, caso contrário não será possível. Como exemplo dessa situação que poderá levar a uma analogia, cita-se o caso ocorrido com o arrendamento de uma aeronave Boeing 767, que era objeto de ação judicial em tribunal americano, de propriedade da empresa americana TWA, operado pela empresa brasileira Transbrasil S/A Linhas Aéreas, no ano de 1985. Por força de acordo bilateral de transporte aéreo Brasil – Estados Unidos, a Transbrasil foi uma das empresas designadas pelo Governo Brasileiro para representá-la. Para tanto, era necessário equipar sua frota com aparelhos do tipo Boeing 767, tendo feito à época o arrendamento operacional dessa aeronave que, por encontrar-se *sub-judice*, foi autorizada pela justiça americana, que fosse operada por empresa brasileira. Porém, o mesmo não autorizou o registro no Brasil, e a saída foi manter o registro e matrículas americanas, apesar da pintura da fuselagem nas cores da empresa brasileira, limitando também a operação das mesma aos vôos internacionais no trecho Brasil – Estados Unidos e vice-versa.²² Deve-se acrescentar nessa exceção um ingrediente a mais: a aquiescência do governo brasileiro na pessoa da autoridade aeronáutica, que autorizou uma aeronave estrangeira a operar no país por período superior aos 105 (cento e cinco) dias.

Assim, a questão girava em torno da legislação, na década de 1970, que não aceitava, por previsão legal e já citado, a matrícula brasileira caso a aeronave não fosse de propriedade de pessoa brasileira. Por esse motivo, transcreve-se parte do trabalho elaborado por Expedito Albano, Assistente Jurídico do Ministério da Aeronáutica, em 30 de novembro de 1973 que em suas conclusões considerou que:

Parece-me que seria de toda conveniência:

²² Processo no 07-01/23221/85, do DAC.

- 1) ...
 - a) dar a Administração ao arrendamento *status* tão nobre quanto à propriedade, para a utilização da aeronave pelos transportadores brasileiros;
 - b) admitir a inscrição no RAB de aeronave de propriedade de estrangeiros arrendada a empresa nacional, para a execução de serviço aéreo internacional;
- ...
- 3) institucionalizar as demais formas de utilização de aeronave 'empresa *leasing*', intercâmbio de aeronaves, operações conjuntas e outras formas de cooperação para utilização econômica da aeronave;
- 4) examinar, urgentemente, se o estágio atual do transporte aéreo e principalmente das empresas de transporte aéreo regular no Brasil, permitem a extensão dessas formas de utilização de aeronave ao transporte doméstico;
- 5) dar plena aplicação às Convenções e Acordos firmados pelo Brasil, no tocante à operação de aeronave arrendada pelos transportadores estrangeiros que operam em território brasileiro, mediante Acordo sobre Transporte Aéreo. A aceitação do arrendamento, nesse caso, implica necessariamente na sua adoção no que se refere aos transportes brasileiros, em idêntica situação. (ALBANO, p. 16)

Diante do exposto, observa-se a relevância do contrato de aeronaves, como forma de demonstrar a arte na melhor forma de contratar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALBANO, Expedito. **Arrendamento de aeronave**, in Revista Brasileira de Direito Aeroespacial nº 32. Rio de Janeiro: SBDA, 1973.
- BUCHER, F. E.; Klee U. **JP Airline-Fleets International Edition**. 12^a ed. Zurich-Airport: Editions JP, 1978.
- COSENTINO, Eduardo T. **Regimen Juridico del Transportador Aereo**. Buenos Aires: Abeledo-Perro, 1986.
- DAVIES, Ron E. G. **Airlines of Latin America Since 1919**. Washington-DC: Smithsonian Institution Press, 1984.
- EASTWOOD, A.; Mitchell, S.; Richardson D.; Roach J. **Airlines 1995**. Middlesex: Tahs England, 1996.
- ENDRES, Gunter G. **World Airline Fleets 1987-1988**. Londres: Browcom Publishing Limited, 1989.

- ESCALADA, Federico N. Videla. **Manual de Derecho Aeronautico**. Buenos Aires: Zavalia, 3ª ed., 2000.
- FOLCHI, Mario D.; Cosentino, Eduardo T. – **Derecho Aeronáutico y transporte aéreo**. Buenos Aires: Editorial Astrea, 1987.
- GANDÁRA, Luis Fernández de la; Caravaca, Alfonso-Luís Calvo. **Derecho Mercantil Internacional**. Madri: Tecnos, 1995.
- GHERSI, Carlos Alberto. **Contratos Civiles y Comerciales**. Tomo 2, Buenos Aires, Astrea, 3ª ed., 1986.
- LACERDA, J. C. Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação, Vol II: Direito Aeronáutico**. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos, 2ª ed., 1974.
- MARTORELL, Ernesto Eduardo. **Tratado de Los Contratos de Empresa**. Tomo I. Buenos Aires: Depalma, 1993.
- PACHECO, José da Silva. **Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Forense, 1990.
- RIPERT, Georges. **Précis de Dorit Maritime**. Paris: Dalloz, 1952.
- ROUSSEAU, Charles. **Derecho Internacional Publico**. 3ª ed. Barcelona: Ariel, 1966.
- SALINAS, Luis T. **Manual de Derecho Aeronautico**. Barcelona: Bosch, 1944.
- _____. **Derecho Aeronautico**. Barcelona: Bosch, 2ª ed., 1992.
- STEFANI, Giorgio De. **Diritto Aereo**. Roma: Instituto Poligrafico e Zecca Dello Stato, 1996.