

**ASPECTOS DO CONTRATO DE *LEASING* AERONÁUTICO E GARANTIAS  
SOBRE AERONAVES**Eduardo Teixeira Farah<sup>1</sup>**RESUMO**

O presente trabalho objetiva apresentar as peculiaridades do contrato de arrendamento mercantil aeronáutico e de forma sucinta algumas garantias sobre aeronaves, bem como atualizar excertos do livro *Leasing de Aeronaves Civis no Direito brasileiro – Aspectos Jurídicos Relevantes* – publicado pela Editora Renovar em 2007.

**Palavras-chave:** *Leasing*. Arrendamento operacional. Arrendamento financeiro. Aeronaves. Aviação civil. Contratos de arrendamento.

<sup>1</sup> Mestre em Direito dos Negócios e da Integração Regional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS); Especialista em Direito da Economia e da Empresa pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC/RS) - Advogado e Piloto de Linha Aérea. E-mail: [efarah@farah.adv.br](mailto:efarah@farah.adv.br)

**ASPECTS OF THE AERONAUTICAL LEASING CONTRACT AND  
AIRCRAFT WARRANTIES****ABSTRACT**

The present work aims to present the peculiarities of the aeronautical leasing contract and, in a succinct manner, some guarantees on aircraft, as well as to update excerpts from the book *civil aircraft leasing in Brazilian Law – Relevant Legal Aspects* – published by Editora Renovar in 2007.

**Keywords:** Leasing. Operating leasing. Financial leasing. Aircraft. Civil aviation. Lease contracts.

## 1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Dentre os contratos que envolvam aeronaves, com certeza o arrendamento mercantil ou *leasing* de aeronaves tem se apresentado como eficiente instrumento para o desenvolvimento da indústria aeronáutica e financiamento da frota das empresas de transporte aéreo, bem como demais operadores de serviços aeronáuticos.

O contrato de *leasing* de aeronaves pelo prisma formal não se diferencia muito das outras operações econômicas efetivadas de outros bens por meio deste instituto. Todavia, em face dos consideráveis custos fixos e os esforços de captação de recursos (*funding*) para se colocar qualquer aeronave em operação, o arrendamento mercantil destaca a “causa material” da operação econômica do contrato que é viabilizar o financiamento da aeronave.

## 2 CONTRATO DE LEASING AERONÁUTICO

Assim como nos demais contratos em geral, o arrendamento mercantil de aeronaves tem em sua constituição, elementos estruturais intrínsecos (constitutivos) e extrínsecos (pressupostos) bastante peculiares que merecem maior atenção.

Como negócio jurídico complexo, o arrendamento de aeronaves compreende uma série de operações econômicas próprias dos negócios aeronáuticos, dentre os quais: anexos contratuais sobre o conjunto de serviços de manutenção; treinamento de tripulantes; profissionais de engenharia e mecânicos; garantias de peças de reposição e outros sistemas específicos. Estes seriam alguns dos elementos extrínsecos ao contrato de *leasing* aeronáutico.<sup>1</sup>

Na maioria das vezes, por questões de confidencialidade, eventuais condições especiais acordadas entre o contratante que encomendou a aeronave

---

<sup>1</sup> Todos estes contratos ancilares e conexos ao contrato de compra-e-venda e por consequência ao de arrendamento ou *leasing* – *rectius* financiamento – estão ligados aos sistemas e estrutura da aeronave – *e.g.* *airframe*, peças, serviços enfim a toda operação da aeronave de acordo com os padrões de certificação e aeronavegabilidade.

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 7-25, jul-ago. 2021.

e o financiador são documentadas por meio de carta acordo (*letter agreement*) e não está anexa ao corpo do instrumento contratual de compra ou construção.

Desta forma, as estipulações contratuais e todo o conteúdo do instrumento – sempre muito minucioso<sup>2</sup> – estão dispostos de forma a permitir a perspectiva de longo prazo de utilização do bem – normalmente de até 20 ou 30 anos ou aproximadamente 50.000 ciclos.<sup>3</sup>

Nesse diapasão, de acordo com a natureza do plano de negócios de determinado explorador de aeronaves, o contrato de construção de aeronave (compra-e-venda) poderá estar conexo ou não a um financiamento, haja vista que esta negociação envolve várias etapas e diversas pessoas jurídicas; porém, de forma sintética, há três partes principais: o fabricante (vendedor), o explorador da aeronave (comprador) e agente financiador (de forma singular ou coletiva).

Posteriormente à assinatura do contrato de compra e/ou construção da aeronave entre o fabricante e o comprador ocorre o pagamento de parcela da totalidade do valor do contrato e também são fixados os pagamentos periódicos até a conclusão da construção da aeronave e sua posterior entrega.

Durante o processo de entrega da aeronave (tradição), o comprador realiza a cessão (parcial ou total) do contrato de compra-e-venda ao agente financiador que, por sua vez, efetua o pagamento integral do bem ao vendedor (fabricante), conforme estrutura de financiamento adotada numa determinada operação de arrendamento mercantil ou *leasing*.

Poder-se-ia alegar que haveria operação de financiamento somente quando o contrato versasse sobre empréstimo de dinheiro. Porém, a própria concepção

---

<sup>2</sup> Normalmente o instrumento de contrato (documento) contém diversas cláusulas, dentre estas: motivos e razões (considerandos), documentos integrantes do contrato (anexos), definições, objeto, prazo, tradição (entrega e aceitação da aeronave), preço e forma de pagamento, manutenção e condições de operação da aeronave, estipulações de seguro e indisponibilidade da aeronave, garantias do produto, eventos de devolução, cessão, garantias sobre a aeronave (hipoteca), obrigatoriedade de registro, responsabilidades, formas de comunicação, aspectos tributários, alterações subsequentes, foro e lei aplicável, hipóteses de rescisão, documentação e publicações técnicas da respectiva aeronave, estipulações sobre direitos de publicidade ou marketing, confidencialidade, encargos, registros e autorização da autoridade aeronáutica e do Banco Central do Brasil.

<sup>3</sup> Compreende-se como “ciclo” em relação à aeronave e aos motores como: ciclos de uso realizados (1 ciclo = 1 pouso + 1 decolagem); aos motores horas de uso e desde o acionamento até o corte. Assim, por exemplo, num voo de Porto Alegre para Miami podem ser várias horas de voo, porém será computado um ciclo – uma decolagem e um pouso – se o voo for direto sem escalas.

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 7-25, jul-ago. 2021.

da aquisição da aeronave objetiva gerar fluxo de caixa ao explorador, ou seja, o projeto e a construção da aeronave são feitos de acordo com determinada demanda – mercado para exploração do espaço disponível na aeronave – que, por sua vez, representa uma utilização econômica média, lastreada em valores financeiros.

Com efeito, o termo arrendamento mercantil previsto na Lei nº 6.099 de 12/09/1974 que regula o tratamento tributário destas operações, por meio da redação dada pela Lei nº 7.132 de 26/10/1983 no parágrafo único, assim dispõe:

Considera-se arrendamento mercantil, para os efeitos desta Lei, o negócio jurídico realizado entre pessoa jurídica, na qualidade de arrendadora, e pessoa física ou jurídica, na qualidade de arrendatária, e que tenha por objeto o arrendamento de bens adquiridos pela arrendadora, segundo especificações da arrendatária e para uso próprio desta.

Conforme disposto no artigo 5º da Lei nº 6.099/74<sup>4</sup> e as alterações da Lei nº 7.132/83, os contratos de arrendamento mercantil devem conter as seguintes disposições:

- a) prazo do contrato;
- b) valor de cada contraprestação por períodos determinados, não superiores a um semestre;
- c) opção de compra ou renovação de contrato, como faculdade do arrendatário;
- d) preço para opção de compra ou critério para sua fixação, quando for estipulada esta cláusula.

Embora o artigo 137 do Código Brasileiro de Aeronáutica não defina o conceito de arrendamento mercantil, por sua vez, estabelece quais elementos devem constar do instrumento, inclusive muito similares aos previstos no artigo 5º da Lei nº 6.099/74 elencado no parágrafo acima, e informa sobre a respectiva inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro quando se tratar de aeronave proveniente do exterior.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Parágrafo único - Poderá o Conselho Monetário Nacional, nas operações que venha a definir, estabelecer que as contraprestações sejam estipuladas por períodos superiores aos previstos na alínea b deste artigo. (Parágrafo incluído pela Lei nº 7.132, de 1983).

<sup>5</sup> Art. 137. O arrendamento mercantil deve ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante instrumento público ou particular com os seguintes elementos: I - descrição da aeronave com o respectivo valor; II - prazo do contrato, valor de cada prestação periódica, ou o critério para a sua

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 7-25, jul-ago. 2021.



Dentre as modalidades de arrendamento mercantil disciplinadas no direito brasileiro, as duas espécies mais utilizadas no mercado aeronáutico são: *leasing* financeiro e *leasing* operacional.

Devido à longa vida útil das aeronaves – em média entre 10 a 20 anos – e os riscos associados ao contrato de arrendamento mercantil, o investidor ou financiador necessita de garantias que permitam prognosticar um “valor” futuro da aeronave, eis porque a aeronave é tida como “ativo financeiro”; isto é, bem de capital por excelência.

Assim, esta garantia de valor futuro denominada de valor residual garantido (VRG) ou também de seguro de valor residual tem sido exigida pelo financiador ao fabricante para assegurar determinado valor investido na aquisição e como aplicação de ativo como investimento.

Esta é uma das peculiaridades do contrato de *leasing* de aeronaves em relação ao arrendamento de outros bens, pois o “valor residual garantido” (VRG) é obrigação assumida pelo fabricante em relação à aeronave. Por isso, a arrendatária (empresa aérea) deverá operar a aeronave e assegurar a sua manutenção conforme as recomendações do fabricante (programa de manutenção), visando preservar as condições de devolução no final do contrato.

Desta forma, o “valor residual garantido” no arrendamento aeronáutico visa mitigar eventuais prejuízos em relação à aeronave, no termo final do contrato e compensar possíveis perdas financeiras, caso seu valor deprecie mais que a média de mercado no implemento do termo contratual.<sup>6</sup>

---

determinação, data e local dos pagamentos; III - cláusula de opção de compra ou de renovação contratual, como faculdade do arrendatário; IV - indicação do local, onde a aeronave deverá estar matriculada durante o prazo do contrato. § 1º Quando se tratar de aeronave proveniente do exterior, deve estar expresso o consentimento em que seja inscrita a aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro com o cancelamento da matrícula primitiva, se houver. § 2º Poderão ser aceitas, nos respectivos contratos, as cláusulas e condições usuais nas operações de leasing internacional, desde que não contenha qualquer cláusula contrária à Constituição Brasileira ou às disposições deste Código.<sup>6</sup> A forma de determinação do “valor residual garantido”, no momento de seu exercício, depende de previsão contratual. Há contratos que preveem avaliação da aeronave por meio de perícia profissional (“*appraisal*”) e outros com base no preço de mercado (“*fair market value*”). Na realidade, é uma garantia da aeronave como “ativo” financeiro emitida pelo fabricante ou terceiro subscritor em favor do financiador. Assim, se no implemento da condição – término do contrato de leasing – o valor estimado da aeronave não atingir aquele “garantido”, o emissor do “valor residual garantido” deverá pagar ao favorecido (“*beneficiary of the residual value guarantee*”) a quantia assegurada contratualmente. O instrumento contratual do “valor residual garantido” – sempre escrito – é bastante longo e detalhado, composto de uma série de anexos e suplementos relativos às diversas etapas do contrato, bem como

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 7-25, jul-ago. 2021.

Em síntese, o “valor residual garantido” é uma promessa em relação a um valor futuro estimado da aeronave exigível no termo final do contrato, se for conservada e operada de acordo com o plano de manutenção do contrato de *leasing* e as suas condições para devolução forem rigorosamente observadas.

Nas operações de *leasing* financeiro, a empresa arrendadora, além de receber a totalidade do valor da aeronave arrendada, não se envolve nos riscos inerentes ao produto e à sua exploração. Todavia, como toda atividade econômica, nos negócios de arrendamento ou *leasing* de aeronaves há alguns riscos tais como: inadimplemento por parte da companhia aérea *lessee* (“*default*”); custos de reintegração de posse (“*repossession*”); reconfiguração da aeronave; riscos do mercado (oscilação dos valores das contraprestações), dificuldade ou até eventual impossibilidade em recolocar a aeronave no mercado (“*release*”).

Por outro lado, no arrendamento financeiro, os riscos de obsolescência, eventuais despesas de manutenção, assistência técnica e serviços conexos às operações da aeronave permanecem de total responsabilidade da empresa arrendatária. Por isso a importância da inscrição do contrato de arrendamento no Registro Aeronáutico Brasileiro para resguardar a responsabilidade civil do proprietário econômico ou financiador da aeronave objeto do *leasing*.

Ao final do contrato de arrendamento financeiro, como há interesse de consolidação da posse e da propriedade de determinado bem, a empresa arrendatária ao optar pela compra da aeronave é assegurado ao arrendador o exercício valor residual garantido (VRG) estipulado pelo fabricante da aeronave em favor do financiador, conforme explicado nos parágrafos anteriores.

A principal característica do *leasing* financeiro aeronáutico reside no fato de o arrendador (*lessor*) não intervir em nenhuma fase do processo de fabricação, entrega ou seleção da respectiva aeronave. Entretanto, o *lessor* está obrigado a assegurar a sua aquisição conforme as especificações técnicas estabelecidas pelo arrendatário (*lessee*) no contrato de construção (compra-e-venda), cujos

---

sobre as garantias específicas de cada aeronave objeto do contrato. Por isso, esta peculiaridade do *leasing* aeronáutico implica anexar inúmeros contratos acessórios, cujo cumprimento está ligado ao próprio financiamento do avião.

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 7-25, jul-ago. 2021.

termos devem corresponder aos previstos nos anexos do contrato de *leasing* do respectivo equipamento.

De forma distinta ao *leasing* operacional, no financeiro também definido em língua inglesa como “*full payout lease*” o arrendador objetiva, em face de um único arrendatário, o retorno do crédito referente ao capital investido pelo arrendamento da aeronave. Nesta modalidade de *leasing*, o arrendatário assume a maior parte dos riscos e vantagens relacionadas à exploração da propriedade “econômica” da aeronave, submetendo-o ao cumprimento de todas as obrigações decorrentes, enquanto o arrendador já define previamente o retorno do capital investido na aquisição e posterior depreciação da aeronave.

Outrossim, em razão dos elevadíssimos investimentos para adquirir aeronaves, a estrutura do *leasing* financeiro é bastante distinta do arrendamento operacional, porque a avaliação do risco concentra-se nas circunstâncias financeiras de um único arrendatário. Destarte, no arrendamento financeiro o foco está na capacidade de crédito do arrendatário – empresa aérea – e no operacional, em relação ao gerenciamento do ativo (aeronave).

De forma geral, no arrendamento financeiro os prazos contratuais costumam ser mais elásticos que os definidos nos arrendamentos operacionais, isto resulta em taxas de arrendamento geralmente mais baixas. Ademais, devido ao menor risco na operação de longo prazo o arrendador demanda menores garantias do valor residual em relação à aeronave em regime de *leasing* financeiro.

7

Todavia, apesar de o risco de inadimplemento ser menor, por precaução e maior segurança, o arrendador procura avaliar as condições de solvabilidade do único arrendatário em relação à determinada aeronave.

Da mesma forma que no *leasing* operacional, no financeiro os custos de manutenção e de alugueis vincendos da aeronave são incluídos no cálculo do valor das prestações mensais devidas pelo arrendatário. Entretanto, estes valores são

---

<sup>7</sup> Embora o *leasing* financeiro se caracterize como contrato de longo prazo, este período contratual, na maioria das vezes ainda é menor que a vida economicamente útil da aeronave, fato que oportuniza um melhor planejamento financeiro da operação.

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 7-25, jul-ago. 2021.

definidos especialmente em relação ao primeiro bloco de mensalidades que pode variar de um a três anos, conforme o interesse no negócio.

Com efeito, o arrendador visa obter o maior percentual do capital financiado na medida em que o arrendatário tenha melhores condições de adimplir suas obrigações contratuais.

Apesar de bastante utilizado no mercado há algumas décadas, o *leasing* financeiro atualmente não tem representado igual desempenho em comparação com o arrendamento ou *leasing* operacional, haja vista que o foco das empresas aéreas é potencializar a uso dos assentos disponíveis e capacidade de carga nas aeronaves, não a sua propriedade em si.

Importante esclarecer que o arrendamento operacional se desenvolveu como alternativa à aquisição de aeronaves usadas entre as próprias empresas aéreas, cujas aeronaves quando pouco utilizadas eram alienadas para empresas menores ou com recursos limitados para renovar suas frotas de aviões e/ou motores diretamente dos fabricantes.

Por meio do crescimento da oferta dos serviços aéreos, esta nova concepção de negócio denominada de *leasing* operacional começou a ser oferecido também pelas grandes empresas financiadoras e arrendadoras de aeronaves, em especial pela *International Lease Finance Corporation* (ILFC).

Embora o *leasing* operacional aeronáutico não seja muito diferente das demais espécies de arrendamento mercantil operacional de outros bens, em face dos altos custos de cada aeronave, o arrendador precisa administrar os créditos referentes ao investimento.

Este contínuo controle é realizado por meio do permanente verificação das condições de uso e operação da aeronave visando assegurar o valor do bem para as futuras e eventuais transações subsequentes com relação a uma mesma aeronave.

Com este objetivo, além de monitorar o uso da aeronave o arrendador permanece atento à demanda por futuros arrendatários durante o ciclo de vida econômica útil do bem. Pois, nesta espécie de arrendamento, muitas vezes o



explorador arrendatário tem seu foco na utilização da aeronave por um curto espaço de tempo para atender eventual ciclo de demanda no mercado.

Devido ao *leasing* operacional se assemelhar à locação, o valor mensal do arrendamento normalmente é mais alto em relação às taxas cobradas no leasing financeiro, principalmente na hipótese de se tratar de aeronave nova ou com muitos ciclos operacionais disponíveis.

Por outro lado, na contratação do *leasing* operacional, o arrendador assume maior risco de ocorrer eventual inadimplemento por parte do arrendatário, portanto aquele exige mais garantias do fabricante no valor residual em relação à aeronave ou até eventualmente a denominada “*First Loss Deficiency guarantee*”.<sup>8</sup>

Em face do alto valor real “projetado” da aeronave objeto de *leasing* operacional, o risco residual assumido pelo arrendador torna-se menos significativo, apesar de tê-lo computado no cálculo das prestações.

No *leasing* operacional, o prazo do contrato é, normalmente, substancialmente menor do que a vida econômica útil da aeronave, e pode variar de três a sete anos. Há casos de prazos menores de seis meses e até maiores que sete anos. Contudo, o prazo médio é, geralmente, de cinco anos em relação à vida economicamente útil de uma aeronave a jato moderna que pode durar até trinta anos ou aproximadamente 75.000 ciclos.<sup>9</sup>

As prestações do arrendamento operacional são estabelecidas de acordo com as condições de mercado e não em relação ao preço da aeronave ou taxa de juros aplicável. Eis porque, há uma taxa de mercado ou “*rate*” máxima que os

---

<sup>8</sup> Esta garantia normalmente oferecida pelo fabricante pode ser compreendida como GARANTIA DE DEFICIÊNCIA DE PRIMEIRA PERDA como espécie de garantia contra um determinado valor (ou 'fatia') de perda resultante da inadimplência, reintegração de posse e revenda de uma aeronave; pode o fiador na maioria das vezes se tratar do próprio fabricante ou construtor da aeronave. Conforme dicionários financeiros numa tradução livre: a denominada primeira garantia de perda se trata de um mecanismo por meio do qual uma terceira pessoa compensa os credores na hipótese de inadimplemento pelo tomador. Assim, como terceiro efetua o pagamento das perdas, oportuniza maior confiança aos credores a conceder empréstimos.

<sup>9</sup> Na década de 80, o arrendamento operacional foi muito utilizado pelas empresas aéreas norte-americanas e europeias que, inclusive, costumavam contratar o denominado “*walk away leases*”, isto é, cláusula contratual que permite a devolução da aeronave em curtíssimo espaço de tempo – menos de dois anos – sem pagar pesadas multas contratuais. Todavia, esta hipótese era viável noutros tempos devido ao grande volume de encomenda de aeronaves – às vezes em várias centenas firmes ou opções. Atualmente, no entanto, o exercício deste direito tem sido mitigado pela precária situação econômico-financeira da maior parte das empresas aéreas em todo o mundo.

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 7-25, jul-ago. 2021.

operadores se dispõem a financiar em cada tipo de aeronave em determinado período. O termo de pagamento é, geralmente, mensal, porém algumas empresas com bom crédito conseguem negociar contratos com pagamentos trimestrais ou quadrimestrais.

No custo do aluguel do arrendamento operacional está incluso um depósito de seguro que o arrendatário deve ceder ao financiador antes da entrega da aeronave. Este depósito equivale normalmente a dois ou três meses de aluguel em dinheiro ou carta de crédito emitida por um banco de primeira linha e, em geral, está limitado a aproximadamente quatro por cento do valor do ativo (aeronave).

Esta é, com efeito, uma das razões da popularização do arrendamento operacional, pois a possibilidade de investir quatro por cento em um negócio de alto valor de capital não é a regra em outras atividades econômicas de grande porte.

Os custos de manutenção e das futuras prestações são calculados no valor dos pagamentos mensais do arrendatário em relação à determinada aeronave. Esta precificação se faz necessária para que o arrendador possa diluir os custos de financiamento da aeronave durante os arrendamentos operacionais subsequentes.

No *leasing* operacional, o arrendador se obriga a efetivar a tradição da aeronave e/ou motor ao arrendatário no termo e local ajustados, com os documentos necessários à operação e as condições de sua utilização. Deve, também, garantir o uso pacífico da aeronave objeto do arrendamento operacional.

A manutenção, embora possa ser obrigação do arrendador, normalmente cabe ao arrendatário arcar com os respectivos custos, pois as garantias de manutenção e operação são do operador e não do arrendador. Embora possam as partes acordar de maneira diversa em casos muito especiais, porém acordos deste tipo não são usuais no mercado entre empresas de transporte aéreo e arrendadores de aeronaves.

Inclusive, no mercado aeronáutico os custos de manutenção podem representar 60% do valor da prestação <sup>10</sup> do *leasing* e, algumas vezes, até mais em determinados tipos de aeronaves conforme condições de disponibilidade.

Vale salientar que dentre as fases de utilização de uma aeronave desde sua construção, recebimento<sup>11</sup> e devolução, esta última “*redelivery*” considera-se mais complexa inclusive pode representar valores expressivos em relação aos custos de manutenção.

De outra parte, o arrendatário está obrigado a utilizar a aeronave para os fins estabelecidos no contrato, prover a correta manutenção e, por óbvio, honrar os pagamentos das prestações nos prazos ajustados.

Ao final do contrato, o arrendatário deve restituir a aeronave no estado em que a recebeu, desconsiderando-se os eventuais desgastes inerentes à utilização normal. Por isso, no contrato são arroladas as condições da devolução da aeronave e estipulados os níveis técnicos de desgaste, aparência geral do interior e o número de horas (ciclos) de voo. No que tange às manutenções, por sua vez, devem ser registradas em livro específico, que acompanha a aeronave. <sup>12</sup>

Há, portanto ênfase no perfil operacional particular de cada tipo de aeronave conforme a sua disponibilização de assentos ou espaço para carga paga – *payload* – característico do mercado aeronáutico contemporâneo.

Ainda, por questões de mercado o financiador – empresa de *leasing* – pode eventualmente realizar a encomenda das aeronaves para futuramente

---

<sup>10</sup> Na composição do valor da prestação do arrendamento mercantil aeronáutico podem ser considerados fatores como: a localidade de uso da aeronave, disponibilidade de determinado modelo, configuração específica, ano de fabricação, ciclos ou horas de voos disponíveis, depósitos para garantir a devolução (*security deposits*), reservas de manutenção e outros itens.

<sup>11</sup> A aceitação técnica pelo operador ou arrendador tem sido considerada como a data de fabricação de uma determinada aeronave em detrimento à emissão do certificado de fabricação, exportação ou até mesmo a vistoria técnica pela autoridade aeronáutica respectiva.

<sup>12</sup> Toda aeronave deverá ter um livro de bordo numerado, paginado e mantido sem solução de continuidade em volumes subsequentes após a utilização completa de cada volume. Este livro de bordo, normalmente, dividido em duas partes deve ser preenchido com informações do voo com os nomes dos tripulantes e demais relatos sobre o respectivo voo. Na outra parte lateral ou vertical do livro que permanece na aeronave durante toda sua vida útil são lançadas informações sobre os itens de manutenção. Entretanto, há registros específicos sobre a manutenção em livro denominado de *log book* de manutenção.

oferecer às empresas aéreas, inclusive, durante a fase de projeto da aeronave atua como cliente lançador (*launch customer*).<sup>13</sup>

Nas operações de *leasing* operacional o arrendatário usualmente não tem interesse em comprar a aeronave no fim do prazo contrato e, após término do prazo contratual, a aeronave é restituída ao arrendador e devem ser atendidas às condições de retorno e demais garantias contratuais.

Como no *leasing* operacional o arrendador (empresa de *leasing* ou financiador) assume boa parte dos riscos do produto, pois o arrendatário não amortiza o valor total da aeronave durante o prazo contratual, faz com que a prestação periódica desta modalidade de arrendamento tenha sua precificação diferenciada em comparação ao *leasing* financeiro.<sup>14</sup>

Destarte, o arrendamento mercantil aeronáutico ou *leasing* de aeronaves, conforme o foco do negócio e não apenas com base nos aspectos formais do contrato, poderá se tratar de operação de arrendamento financeiro ou operacional.

Em apertada síntese, considerar-se-á arrendamento mercantil financeiro o negócio jurídico que há transferência total dos riscos (despesas de operação, manutenção e propriedade) e benefícios do uso da aeronave, bem como opção de sua aquisição ao final do contrato por valor estimado mais baixo em relação ao início da operação. Conforme já mencionado, normalmente a vida útil da aeronave ultrapassa o prazo contratual, por isso o preço projetado ou estimado da aeronave poderá ser menor que o valor considerado justo pelo prisma financeiro.<sup>15</sup>

Na hipótese de a operação não se caracterizar como arrendamento mercantil financeiro, por exclusão, será considerado como operacional, pois não

---

<sup>13</sup> Nestas hipóteses de encomendas diretas das empresas de arrendamento mercantil ou *leasing* a configuração da aeronave é realizada em padrão que possa ser usado por diversos operadores.

<sup>14</sup> Pela própria essência do contrato de arrendamento operacional, o arrendador (*lessor*) precisa recolocar ou alienar a aeronave para ressarcir-se do valor não amortizado pelo arrendatário. Desta forma, deverá embutir este risco adicional inerente ao produto no valor da prestação do arrendamento operacional.

<sup>15</sup> Considerando-se a aeronave como ativo financeiro, os investidores costumam precificar e estimar o seu valor líquido, real ou atual como valor de mercado. Pela metodologia do fluxo de caixa descontado ao longo do termo contratual pode-se fazer a previsão do valor justo ou preço alvo da aeronave. Maiores informações econômicas da operação: <https://www.bndes.gov.br>



ocorre a transferência dos benefícios, nem dos riscos do ativo e tampouco previsão de opção de compra no final do contrato e deve estar limitado a 75% da vida útil da aeronave.

Com o propósito de fornecer informações mais transparentes e consistentes ao mercado sobre as operações de arrendamento mercantil entre arrendatários e arrendadores, houve recente e significativa alteração nas demonstrações contábeis das operações de arrendamento mercantil visando atender às recomendações das Normas Internacionais de Contabilidade (*International Financial Reporting Standards – IFRS*).<sup>16</sup>

Pela norma anterior à alteração, a empresa arrendatária contabilizava a prestação do arrendamento como despesa de aluguel mensalmente e não havia registro destas operações no balanço patrimonial da arrendatária.

Por meio da IFRS 16 no arrendamento operacional a empresa arrendatária deverá apresentar nas suas demonstrações contábeis o “direito de uso e o passivo de arrendamento” e dar evidência no balanço à rubrica referente à depreciação da aeronave na operação de *leasing*.<sup>17</sup>

Desta forma, há registro no balanço contábil da depreciação do direito de uso da aeronave durante o período sua exploração pela arrendatária, e a respectiva amortização destes pagamentos reconhecidos como despesas financeiras – substituindo-se a rubrica dos pagamentos de aluguel pela demonstração das despesas com custos financeiros dos juros e sua amortização e depreciação.<sup>18</sup>

---

<sup>16</sup> Com o objetivo de padronizar as normas e processos contábeis, em janeiro de 2016, o International Accounting Standards Board (IASB) editou norma International Financial Reporting Standards 16 (IFRS 16) e substituiu o International Accounting Standards 17 (IAS 17) que estabelece os princípios para reconhecer, mensurar, apresentar e divulgar os aspectos contábeis das operações de arrendamento mercantil. Fonte: Associação Brasileira das Empresas de Leasing - ABEL, 2019. Assim, no Brasil, o Comitê de Pronunciamento Contábil alterou o seu Pronunciamento Contábil 06 (CPC06) para atender esta demanda.

<sup>17</sup> Estas orientações quanto aos aspectos relevantes do Comitê de Pronunciamentos Contábeis CPC 06 (Revisão 2) IFRS 16 foram observados na elaboração das Demonstrações Contábeis das Companhias Arrendatárias, para o exercício social encerrado em 31.12.2019.

<sup>18</sup> Para maior aprofundamento: “alteração na Contabilização de Operações e Arrendamento Mercantil: Evidenciação do Impacto Previsto pelas Companhias dos Segmentos de Transportes da B3”. <https://congressosp.fipecafi.org/anais/20UspInternational/ArtigosDownload/2298.pdf>

Nesse sentido, o Banco Central do Brasil ao disciplinar e consolidar as normas relativas às operações de arrendamento mercantil financeiro e operacional por meio da Resolução nº 2.309, de 28.10.1996<sup>19</sup>, recentemente alterada pela Resolução nº 4.696, de 27.11.2019, adequou questões relativas às demonstrações contábeis em conformidade às Normas Internacionais de Contabilidade (*International Financial Reporting Standards - IFRS*).<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> Antiga redação da Resolução 2.309, de 28.08.1996, Art. 5º Considera-se arrendamento mercantil financeiro a modalidade em que: I - as contraprestações e demais pagamentos previstos no contrato, devidos pela arrendatária, sejam normalmente suficientes para que a arrendadora recupere o custo do bem arrendado durante o prazo contratual da operação e, adicionalmente, obtenha um retorno sobre os recursos investidos; II - as despesas de manutenção, assistência técnica e serviços correlatos à operacionalidade do bem arrendado sejam de responsabilidade da arrendatária; III - o preço para o exercício da opção de compra seja livremente pactuado, podendo ser, inclusive, o valor de mercado do bem arrendado. Art. 6º Considera-se arrendamento mercantil operacional a modalidade em que: I - as contraprestações a serem pagas pela arrendatária contemplem o custo de arrendamento do bem e os serviços inerentes a sua colocação à disposição da arrendatária, não podendo o valor presente dos pagamentos ultrapassar 90% (noventa por cento) do "custo do bem;" II - o prazo contratual seja inferior a 75% (setenta e cinco por cento) do prazo de vida útil econômica do bem; III - o preço para o exercício da opção de compra seja o valor de mercado do bem arrendado; IV - não haja previsão de pagamento de valor residual garantido. Parágrafo 1º As operações de que trata este artigo são privativas dos bancos múltiplos com carteira de arrendamento mercantil e das sociedades de arrendamento mercantil. Parágrafo 2º No cálculo do valor presente dos pagamentos deverá ser utilizada taxa equivalente aos encargos financeiros constantes do contrato. Parágrafo 3º A manutenção, a assistência técnica e os serviços correlatos à operacionalidade do bem arrendado podem ser de responsabilidade da arrendadora ou da arrendatária. (Redação dada ao Art. 6º pela Resolução 2465, de 19/02/1998).

<sup>20</sup> Resolução 2.309, de 28.08.1996 foi alterada pela RESOLUÇÃO Nº 4.696, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2018 Altera o Regulamento anexo à Resolução nº 2.309, de 28 de agosto de 1996, que dispõe sobre as operações de arrendamento mercantil. O Banco Central do Brasil, na forma do art. 9º da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, torna público que o Conselho Monetário Nacional, em sessão realizada em 27 de novembro de 2018, com base nos arts. 7º e 23 da Lei nº 6.099, de 12 de setembro de 1974, R E S O L V E U: Art. 1º O Regulamento anexo à Resolução nº 2.309, de 28 de agosto de 1996, passa a vigorar com as seguintes alterações: "Art. 5º Considera-se arrendamento mercantil financeiro a modalidade de arrendamento que não for classificada como arrendamento mercantil operacional, conforme o disposto no art. 6º." (NR) "Art. 6º (...omissis...) II - o prazo efetivo do arrendamento mercantil seja inferior a 75% (setenta e cinco por cento) do prazo de vida útil econômica do bem; (...omissis...) IV - não haja previsão de pagamento de valor residual garantido; V - o bem arrendado seja suficientemente genérico, de modo a possibilitar seu arrendamento subsequente a outra arrendatária sem modificações significativas; e VI - as perdas decorrentes do cancelamento do contrato após o período de cancelamento improvável não sejam suportadas substancialmente pela arrendatária. (...omissis...) § 4º Para os efeitos do disposto no inciso I do caput, se o exercício da opção de renovação ou qualquer forma de extensão contratual for considerada razoavelmente certa no início do contrato, deve ser considerado também o valor presente das contraprestações relativas ao período adicional." (NR) "Art. 6º-A Para efeito do disposto no art. 6º, considera-se: I - prazo efetivo do arrendamento mercantil: o período de cancelamento improvável, juntamente com: a) períodos cobertos por opção da arrendatária de estender o prazo do arrendamento, se o exercício dessa opção for considerado razoavelmente certo, no início do arrendamento mercantil; e b) períodos cobertos por opção da arrendatária de rescindir o arrendamento, se o não exercício dessa opção for considerado razoavelmente certo, no início do arrendamento mercantil; II - período de cancelamento improvável: o período mínimo do contrato durante o qual a arrendatária possui a opção de rescindir o arrendamento mercantil somente: a) nas hipóteses previstas na legislação; b) com a permissão da arrendadora; ou c) mediante o pagamento, pela arrendatária, de uma quantia adicional tal que a continuação do arrendamento mercantil seja considerada, desde o início, razoavelmente certa; e III - vida útil

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 7-25, jul-ago. 2021.

### 3 GARANTIAS SOBRE AERONAVES

Em relação às garantias sobre aeronaves, o Código Brasileiro de Aeronáutica no capítulo V prevê duas modalidades de direito real de garantia: hipoteca (convencional e legal) <sup>21</sup> e alienação fiduciária.

A hipoteca convencional se trata de direito real sobre bem imóvel, embora a aeronave seja um bem móvel por excelência é considerada por ficção legal como bem imóvel. Assim, este direito assegura ao credor o pagamento de dívida contraída em relação à aeronave, motores, partes e seus acessórios, inclusive ainda em construção, desde que devidamente inscrita no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)<sup>22</sup>. Inclusive, quaisquer dos possíveis objetos da hipoteca

---

econômica: o período remanescente a partir do começo do prazo do arrendamento mercantil, durante o qual se espera que o bem arrendado seja economicamente utilizável, independentemente da data de encerramento do contrato. Parágrafo único. Para avaliar se os exercícios das opções de estender o prazo e de rescindir o arrendamento são ou não razoavelmente certos, devem ser considerados todos os fatos e circunstâncias relevantes que criam incentivo econômico para a decisão da arrendatária, inclusive: I - a comparação do valor contratado das contraprestações com o valor de mercado estimado no período coberto pela opção; II - as benfeitorias no bem arrendado com benefícios econômicos esperados significativos no período coberto pela opção; III - os custos ou dificuldades operacionais decorrentes da não continuação da operação; e "IV - a importância do bem arrendado para as operações da arrendatária, seu grau de especialização, sua localização e a disponibilidade de alternativas adequadas." (NR) "Art. 6º-B A classificação do arrendamento mercantil conforme o disposto nos arts. 5º e 6º deste Regulamento deve ser realizada: I - no início do contrato; II - no momento do exercício da opção de renovação que, ao início do contrato, não seja considerada razoavelmente certa; e III - no caso de alteração contratual. Parágrafo único. Nas situações mencionadas nos incisos II e III do caput, deve-se considerar, para os efeitos do disposto nos incisos I e II do art. 6º: I - o custo do bem na data do exercício da opção de renovação ou da alteração contratual; e II - o prazo efetivo do arrendamento mercantil remanescente, o valor presente das contraprestações remanescentes e a vida útil econômica do bem, todos a partir da data do exercício da opção de renovação ou da alteração contratual." (NR) Art. 2º Ficam revogados os incisos I, II e III do art. 5º do Regulamento anexo à Resolução nº 2.309, de 1996. Art. 3º Esta Resolução entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação. Ilan Goldfajn Presidente do Banco Central do Brasil.

<sup>21</sup> Art. 144. Será dada em favor da União a hipoteca legal das aeronaves, peças e equipamentos adquiridos no exterior com aval, fiança ou qualquer outra garantia do Tesouro Nacional ou de seus agentes financeiros.

<sup>22</sup> Art. 138. Poderão ser objeto de hipoteca as aeronaves, motores, partes e acessórios de aeronaves, inclusive aquelas em construção. § 1º Não pode ser objeto de hipoteca, enquanto não se proceder à matrícula definitiva, a aeronave inscrita e matriculada provisoriamente, salvo se for para garantir o contrato, com base no qual se fez a matrícula provisória. § 2º A referência à aeronave, sem ressalva, compreende todos os equipamentos, motores, instalações e acessórios, constantes dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade. § 3º No caso de incidir sobre motores, deverão eles ser inscritos e individuados no Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição da hipoteca, produzindo esta os seus efeitos ainda que estejam equipando aeronave hipotecada a distinto credor, exceto no caso de haver nos respectivos contratos cláusula permitindo a rotatividade dos motores. § 4º Concluída a construção, a hipoteca estender-se-á à aeronave se recair sobre todos os componentes; mas continuará a gravar, apenas, os motores e equipamentos individuados, se somente sobre eles incidir a garantia. § 5º Durante o contrato, o credor poderá inspecionar o estado dos bens, objeto da hipoteca.

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 7-25, jul-ago. 2021.

convencional (aeronave, projeto ou construção, motores, partes e acessórios) apesar de eventualmente não ter havido a sua efetiva tradição pelo devedor ao credor, caso o débito não seja adimplido haverá a conversão de sua posse ao credor hipotecário.

Conforme disposto no artigo 142 do Código Brasileiro de Aeronáutica, no contrato de hipoteca de aeronave deverá constar: o nome e domicílio das partes contratantes; a importância da dívida garantida, os respectivos juros e demais consectários legais, o termo e lugar de pagamento; as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, assim como os números de série de suas partes componentes; seguros que garantem o bem hipotecado<sup>23</sup>.

Por sua vez, alienação fiduciária se trata de espécie de direito real de garantia normalmente utilizada nos contratos de empréstimos, financiamentos e compras a prazo pelo qual o devedor fiduciante oferece ao credor fiduciário a aeronave como garantia da dívida assumida para sua aquisição.

Com efeito, o artigo 148 do Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe que “a alienação fiduciária em garantia transfere ao credor o domínio resolúvel e a posse indireta da aeronave ou de seus equipamentos, independentemente da respectiva tradição, tornando-se o devedor o possuidor direto e depositário com todas as responsabilidades e encargos que lhe incumbem de acordo com a lei civil e penal.”

Por conseguinte, enquanto a hipoteca se constitui um direito real sobre coisa alheia, a propriedade fiduciária se trata de um direito real em coisa própria, cuja satisfação do crédito fiduciário, na hipótese de inadimplemento, pode ser obtida pela via extrajudicial, desta forma uma execução mais simples e célere.<sup>24</sup>

Sem dúvida, devido à complexidade das relações obrigacionais decorrentes da aeronave e seu alto valor, implica assumir riscos financeiros significativos,

---

<sup>23</sup> Art. 142 (...*omissis*...) § 1º Quando a aeronave estiver em construção, do instrumento deverá constar a descrição de conformidade com o contrato, assim como a etapa da fabricação, se a hipoteca recair sobre todos os componentes; ou a individuação das partes e acessórios se sobre elas incidir a garantia. § 2º No caso de contrato de hipoteca realizado no exterior, devem ser observadas as indicações previstas no artigo 73, item III. (apenas com a observação que homologação será pelo Superior Tribunal de Justiça, não o STF – EC45)

<sup>24</sup> Para aprofundamento sobre “garantias sobre aeronaves” o livro do Dr. Ricardo Alvarenga – Direito Aeronáutico dos contratos e garantias sobre aeronaves – Editora Del Rey 1992.

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 7-25, jul-ago. 2021.



porque a durabilidade – conforme os termos de manutenção da aeronave – determina o elastério diferenciado do ciclo econômico do bem.

Este potencial financeiro somado à longa vida economicamente útil da aeronave decorre a importância do próprio bem em si como garantia “real”. Por isso, negar, eventualmente, a natureza real do contrato de arrendamento por não depender da tradição para se aperfeiçoar, é afigura-se descabida no caso do *leasing* aeronáutico.

Aliás, mesmo no contrato de *leasing* operacional, a locação é a termo certo e determinado; portanto, temporária, e na hipótese de financiamento é curial que a aeronave seja efetivamente entregue ao arrendatário nos termos e prazos contratuais estipulados com o fabricante na compra e venda.

Em regra, toda operação de financiamento de determinado “crédito” significa assumir diversos riscos: inadimplemento, incapacidade financeira do arrendatário e, inclusive, desvalorização da própria aeronave financiada.<sup>25</sup>

Além dos riscos de mercado, há também o denominado risco jurisdicional relacionado às leis materiais e processuais que disciplinam os meios para recuperação da aeronave nas hipóteses de inadimplemento e eventual insolvência do arrendatário. A estes riscos somam-se os trâmites e os procedimentos de registro e desregistro aeronáutico, bem como a disciplina dos institutos da hipoteca, a hierarquia de créditos, os custos processuais e os processos de recomercialização da aeronave retomada.

Importante esclarecer que com o advento da Nova Lei de Falências – Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005 – já houve sensível redução no risco jurisdicional ao prever que os direitos decorrentes de contratos de arrendamento mercantil não estão sujeitos aos efeitos da recuperação judicial ou extrajudicial.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> No sítio <http://www.bndes.gov.br/bibliotecadigital> há estudos sobre a aeronave como garantia dos financiamentos e outros trabalhos pelo prisma econômico.

<sup>26</sup> Art. 199. Não se aplica o disposto no art. 198 desta Lei às sociedades a que se refere o art. 187 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Parágrafo único. 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 arrendamento mercantil de aeronaves ou de suas partes. § 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. (Renumerado do parágrafo único com nova redação pela Lei nº 11.196, de 2005) § 2º Os créditos  
R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 7-25, jul-ago. 2021.

Entretanto, em 15 de maio de 2013 por meio do Decreto Presidencial nº 8.008 foi promulgada 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, firmados na Cidade do Cabo, em 16 de novembro de 2001, e o ato final da Conferência Diplomática para a Adoção da Convenção e do Protocolo e as declarações que a República Federativa do Brasil fez ao aderir à Convenção e ao Protocolo.

Além de criar instrumentos normativos para assegurar os direitos dos credores titulares de garantias internacionais, a Convenção da Cidade do Cabo (CCB) instituiu um Registro Internacional e arquitetou um figurino internacional de autorização irrevogável de cancelamento de matrícula e de solicitação de exportação sobre aeronaves e equipamentos aeronáuticos.

Sinteticamente, este Registro Internacional funciona remotamente a partir da Irlanda onde se encontra seu escritório central e, de forma diversa que o Registro Aeronáutico Brasileiro, opera por meios eletrônicos, automatizados e auto declaratórios, 24 horas por dia. Os registros podem ser consultados pela internet em tempo real, porém não substitui os registros aeronáuticos tradicionais nos países signatários da CCB e seu Protocolo.

A importância desta Convenção (CCB) não se restringe a definir questões sobre lei aplicável aos contratos, mas sim a buscar harmonizar nas diversas jurisdições os procedimentos de retomada e recuperação de aeronaves, motores e demais equipamentos lá descritos. Diga-se harmonizar, normas procedimentais referentes à retomada de aeronaves, pois uniformizar normas jurídicas de inúmeros países é possível somente nas hipóteses de “comunidades de países” como seria no caso europeu.

---

decorrentes dos contratos mencionados no § 1º deste artigo não se submeterão aos efeitos da recuperação judicial ou extrajudicial, prevalecendo os direitos de propriedade sobre a coisa e as condições contratuais, não se lhes aplicando a ressalva contida na parte final do § 3º do art. 49 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005) § 3º Na hipótese de falência das sociedades de que trata o caput deste artigo, prevalecerão os direitos de propriedade sobre a coisa relativos a contratos de locação, de arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de arrendamento de aeronaves ou de suas partes. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005) (Grifou-se)

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 7-25, jul-ago. 2021.

Esta Convenção dispôs no seu artigo 2º o conceito de garantia internacional e seus efeitos em relação a certas categorias de equipamentos móveis e direitos acessórios sujeitos à tutela protetiva: (a) conferida por uma pessoa que presta a garantia em um contrato constitutivo de garantia real; (b) detida por uma pessoa que seja o vendedor condicional em um contrato de compra e venda com reserva de domínio; ou (c) detida por uma pessoa que seja o arrendador em um contrato de arrendamento mercantil.<sup>27</sup>

Inclusive, conforme Resolução nº 309, de 18 de março de 2014, da ANAC que regulamenta a aplicação da Convenção da Cidade do Cabo (CCB) e seu Protocolo relativo a questões específicas ao equipamento aeronáutico, disciplina o procedimento junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro para assegurar o exercício destas garantias sobre aeronaves.<sup>28</sup>

Esta Resolução da ANAC objetiva

Art. 1º Estabelecer o Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB como ponto de entrada autorizador (Authorizing Entry Point - AEP) para transmissão de informações ao Registro Internacional, de acordo com o previsto nos Regulamentos e Procedimentos para o Registro Internacional.

Art. 2º Aprovar, nos termos desta Resolução, as regras e procedimentos para a aplicação da Convenção da Cidade do Cabo e de seu Protocolo Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico pelo RAB.

Art. 3º Atribuir ao RAB, administrado pela Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro da Superintendência de Aeronavegabilidade - GTRAB/SAR, a competência para estabelecer os trâmites administrativos com a finalidade de aplicar

<sup>27</sup> Consoante Resolução nº 309 de 18 de março de 2014 da ANAC, Art. 4º Esta Resolução aplica-se às garantias internacionais sobre bens aeronáuticos constituídas a partir de 15 de maio de 2013. Art. 5º Uma garantia internacional sobre equipamentos móveis é constituída sobre cascos de aeronaves, motores de aeronaves e helicópteros – bens aeronáuticos – de uso civil, exceto de alfândega ou policial, que contenham o número de série dado pelo fabricante, o nome do fabricante e a designação do modelo, e é: I - conferida por um prestador de garantia em um contrato constitutivo de garantia real; II - detida por um vendedor condicional em um contrato de compra e venda com reserva de domínio; ou III - detida por um arrendador em um contrato de arrendamento mercantil.

<sup>28</sup> 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.

a presente Resolução e seus procedimentos. (Grifou-se) (ANAC. Resolução nº 309, de 18 de março de 2014).

Destarte, a concepção de um registro internacional de garantia real produz efeitos relevantes no ordenamento jurídico interno, principalmente em reconhecer sua prioridade em relação à outra garantia sobre aeronave não registrada ou inscrita posteriormente, constituindo maior segurança jurídica aos financiadores (investidores).

Todavia, devido à circunstância de fato ou de direito anterior à vigência desta Resolução, podem ocorrer exceções à ordem de execução destas garantias internacionais por contestação do titular de direito de garantia real sobre aeronave sem registro ou prenotada no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), comprometendo a eficácia desta norma.<sup>29</sup>

Excluindo-se direitos contratuais sobre determinada aeronave, dentre eventuais exceções à preferência das garantias internacionais devidamente inscritas no RAB podem ser reconhecidos pelo ordenamento jurídico nacional privilégios sobre motores, partes, acessórios ou sua construção.

Outra disposição importante desta Convenção (CCB) está no seu artigo 11 ao definir o “significado de inadimplemento” e prever a possibilidade de as partes estipularem suas hipóteses e medidas contratualmente:

- ISSN 2763-7697
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. (Grifou-se)

Em complementariedade às normas jurídicas previstas nos ordenamentos jurídicos internos, de acordo com a CCB as partes podem convencionar medidas

---

<sup>29</sup> Vale lembrar que há direitos nacionais que permitem ao titular de garantia anterior não registrada contestar eventual prioridade, tanto com fundamento em direito preexistente ou, até eventualmente suscitá-lo às ilhargas da boa-fé objetiva.



específicas às garantias reais <sup>30</sup> na hipótese de inadimplemento. Outrossim, conforme artigo 10 da CCB as partes podem estipular medidas específicas à disposição vendedor condicional ou arrendador. <sup>31</sup>

Outro instrumento relevante da CCB é a possibilidade de o credor lançar mão de ações preventivas assecuratórias previstas no artigo 13 – medidas cautelares sujeitas à decisão sobre o mérito – e comprovar o inadimplemento do devedor, inclusive em momento anterior à decisão de mérito sobre o fato visando preservar o valor da aeronave. <sup>32</sup>

---

<sup>30</sup> Medidas aplicáveis em caso de inadimplemento - Artigo 8º - Medidas à disposição do credor garantido por uma garantia real 1. No caso de inadimplemento conforme previsto no Artigo 11, o credor garantido por uma garantia real pode, na medida em que a pessoa que prestou a garantia tiver a qualquer tempo assim convindo e sujeito a qualquer declaração que tenha feito um Estado Contratante conforme o Artigo 54, utilizar-se de uma ou mais das seguintes medidas: (a) tomar posse ou controle de qualquer bem gravado como garantia real; (b) vender ou arrendar esse bem; (c) recolher ou receber qualquer renda ou lucro derivado da gestão ou da utilização desse bem. 2. O credor garantido por uma garantia real pode, alternativamente, requerer uma decisão de um tribunal autorizando qualquer das medidas previstas no parágrafo anterior ou sobre elas dispondo. 3. Qualquer medida prevista nas alíneas a, b ou c, do parágrafo 1º, ou no Artigo 13 deverão ser utilizadas de maneira comercialmente razoável. Uma medida será considerada como tendo sido utilizada de maneira comercialmente razoável quando for utilizada de conformidade com uma disposição do contrato constitutivo de garantia real, exceto quando tal disposição carecer manifestamente de razoabilidade. 4. Um credor garantido por uma garantia real que se proponha a vender ou arrendar um bem, nos termos do parágrafo 1º, deverá, com razoável antecedência e por escrito, notificar sobre a venda ou o arrendamento: (a) as pessoas interessadas especificadas nos números i e ii da alínea m do Artigo 1º ; e (b) as pessoas interessadas especificadas no número iii da alínea m do Artigo 1º que tenham notificado o credor garantido sobre seus direitos com razoável antecedência à venda ou ao arrendamento. 5. Qualquer soma recolhida ou recebida pelo credor garantido por uma garantia real como resultado da utilização das medidas estabelecidas no parágrafo 1º ou no parágrafo 2º deverá ser empregada para saldar o montante das obrigações garantidas. 6. Quando as somas recolhidas ou recebidas pelo credor garantido por uma garantia real, como resultado da utilização das medidas estabelecidas no parágrafo 1º e no parágrafo 2º, exceder o montante garantido pela garantia real constituída e os custos razoáveis incorridos no exercício de qualquer dessas medidas, o credor garantido deverá, exceto se o tribunal decidir de modo diverso, distribuir o excedente, segundo a ordem de prioridade, entre os titulares de garantias de prioridade imediatamente inferior que tenham sido inscritas ou sobre as quais o credor garantido tenha sido notificado, pagando qualquer saldo remanescente àquele que prestou a garantia. (Grifou-se)

<sup>31</sup> Artigo 10 - Medidas à disposição do vendedor condicional ou do arrendador. No caso de inadimplemento em um contrato de compra e venda com reserva de domínio ou em um contrato de arrendamento conforme previsto no Artigo 11, o vendedor condicional ou o arrendador, conforme o caso, poderá: (a) sujeito a qualquer declaração que tenha sido feita por um Estado Contratante nos termos do Artigo 54, resolver o contrato e tomar posse ou controle de qualquer bem que seja objeto do contrato; ou (b) requerer uma decisão do tribunal autorizando uma dessas duas medidas ou sobre elas dispondo. (Grifou-se)

<sup>32</sup> Artigo 13 - Medidas cautelares sujeitas à decisão sobre o mérito. 1 .Sujeito a qualquer declaração que tenha feito conforme o Artigo 55, um Estado Contratante deverá assegurar que um credor que fornece a prova do inadimplemento pelo devedor possa, antes da decisão sobre o mérito de sua pretensão e na medida em que o devedor tiver a qualquer tempo assim convindo, obter de um tribunal sem demora uma ou mais das seguintes medidas, conforme requerido pelo credor: (a) a conservação do bem e de seu valor; (b) a posse, o controle ou a custódia do bem; (c) a imobilização do bem; ou (d) o arrendamento ou, exceto nos casos contemplados pelas alíneas a a c, a administração do bem e da renda que dele derive. 2. Ao ordenar qualquer medida nos termos do parágrafo anterior o tribunal

Entretanto, em respeito ao princípio do contraditório, a implementação destas medidas cautelares está sujeita à ciência e aquiescência do devedor a qualquer tempo, conforme inciso 1 do artigo 13, bem como inexistir declaração em sentido contrário do Estado como disposto no artigo 55 da CCB.<sup>33</sup>

Sem dúvida, a inovação mais importante do Protocolo da CCB reside no procedimento de cancelamento de matrícula da aeronave e o respectivo requerimento de importação denominada IDERA (*Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization*) ou em vernáculo autorização irrevogável de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação.

Como característico do mercado aeronáutico, a mera reintegração de posse da aeronave pelo irresignado credor estrangeiro é insuficiente para garantir a plena satisfação de seu direito. Pois, somente por meio do efetivo cancelamento do registro da aeronave que se encontra em nome do explorador inadimplente (devedor) e seu retorno para local determinado pelo credor se consolida a função e utilidade da aeronave como ativo financeiro.

Com efeito, estes instrumentos servem para atenuar os riscos durante eventual insolvência do devedor e assegurar maior celeridade no retorno da aeronave ao mercado e, desta forma, melhor precificar o valor dos arrendamentos e elidir aumentos dos custos de transação e financiamento de equipamentos aeronáuticos.<sup>34</sup>

---

poderá estabelecer as condições que julgar necessárias para proteger as pessoas interessadas nas circunstâncias em que o credor: (a) ao implementar qualquer uma dessas medidas cautelares deixar de cumprir quaisquer de suas obrigações face ao devedor nos termos da presente Convenção ou do Protocolo; e (b) não lograr o reconhecimento de sua pretensão, integral ou parcialmente, no momento da decisão sobre o mérito dessa pretensão. 3. Antes de ordenar qualquer medida nos termos do parágrafo 1º, o tribunal poderá exigir que qualquer das pessoas interessadas seja notificada sobre o requerimento. 4. Nenhuma disposição do presente Artigo prejudica a aplicação do parágrafo 3º do Artigo 8º ou restringe a disponibilidade de outras modalidades de medida cautelar além daquelas estabelecidas no parágrafo 1º. (Grifou-se)

<sup>33</sup> Artigo 55 - Declarações relativas a medidas cautelares anteriores à decisão de mérito. Um Estado Contratante pode, no momento da ratificação, da aceitação ou da aprovação do Protocolo, ou de sua adesão a este, declarar que não aplicará as disposições do Artigo 13 ou do Artigo 43, ou de ambos, integral ou parcialmente. A declaração deverá especificar, no caso de aplicação parcial, em que condições o Artigo pertinente será aplicado, ou então que outras medidas cautelares serão aplicadas. (Grifou-se)

<sup>34</sup> Conforme disposto no Capítulo II (Medidas em caso de inadimplemento das obrigações, prioridade e cessões) e Artigo XIII (Autorização de Cancelamento da matrícula e solicitação de exportação) do Protocolo da Convenção da Cidade do Cabo e Capítulo VIII (Do cancelamento da matrícula e da solicitação de exportação) da Resolução nº 309/2014 da ANAC.

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 7-25, jul-ago. 2021.

Nesse sentido, consoante os compromissos assumidos pela República Federativa do Brasil junto à comunidade da aviação civil internacional ao ratificar o Protocolo da Convenção da Cidade do Cabo, a autoridade aeronáutica brasileira (ANAC) está comprometida a cooperar e implementar os princípios propostos para efetividade da autorização irrevogável de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação e assegurar as garantias internacionais sobre aeronaves.<sup>35</sup>

#### 4 CONCLUSÕES

Retidas estas considerações, percebe-se que de fato o contrato de *leasing* aeronáutico tem atendido às necessidades das operações para financiamento de aeronaves e se consolidado como importante instrumento ao desenvolvimento da aviação civil e aparelhamento das empresas de transporte aéreo.

A recepção das garantias estipuladas na Convenção da Cidade do Cabo pelo ordenamento jurídico brasileiro propiciou à harmonização e incorporação de instrumentos normativos internacionais que visam assegurar maior celeridade nas hipóteses de reintegração de posse da aeronave pelo financiador, consolidação de registro aeronáutico eletrônico unificado e priorização na execução dos atos de cancelamento de matrícula junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro; medidas que repercutem inevitavelmente na precificação das prestações do contrato de *leasing* aeronáutico junto ao mercado nacional.

Todavia, vale ressaltar que durante recente processo de falência de importante empresa aérea brasileira houve resistência na aplicação das normas pactuadas na Convenção da Cidade do Cabo pelos órgãos julgadores brasileiros,

---

<sup>35</sup> Resolução nº 309/2014. Art. 18. A ANAC cooperará com a utilização das medidas de cancelamento de matrícula e de solicitação de exportação, com fulcro no § 4º do art. XIII do Protocolo Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico, dispensando o credor detentor de garantia real ou pessoa por ele habilitada para esse fim de apresentar: I - os Certificados de Matrícula e de Aeronavegabilidade originais do bem aeronáutico; II - o Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação, emitido pela própria ANAC, desde que dispensável quando da matrícula no país destino, conforme declarado pelo solicitante; e III - prova de inexistência de débitos referentes a tarifas aeroportuárias e multas por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica. (Grifou-se)

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 7-25, jul-ago. 2021.

fato que se for reiterado poderá repercutir na avaliação dos custos das prestações dos contratos de *leasing* e impactar no valor das passagens e fretes aeronáuticos.

## REFERÊNCIAS

**ALVARENGA**, Ricardo. *Direito Aeronáutico – dos contratos e garantias sobre aeronaves*. Belo Horizonte: Del Rey, 1992.

**BLACK**, Henry Campell. *Black's Law Dictionary*. 5ª ed. Saint Paul Minn: West Publishing, 1979.

**BORGES**, Luiz Ferreira Xavier e **BERGAMINI JUNIOR**, Sebastião. O Risco Legal na Análise de Crédito. *Revista do BNDES*, Vol. 8, n. 16, p. 215-260, dezembro, 2001.

**BUTLER**, Gail e **KELLER**, Martin. *Handbook of Airline Finance*. New York: Aviation Week/McGraw-Hill, 1999.

**DOWNES**, John e **GOODMAN**, *Dictionary of Finance and Investment Terms*. Nova Iorque: Barron's Educational Series, 1995.

**FARAH**, Eduardo Teixeira. *Leasing de aeronaves civis no direito brasileiro – aspectos jurídicos relevantes*. Rio de Janeiro: Renovar, 2007.

**INFORME INFRA-ESTRUTURA**. Aspectos de Competitividade do Setor Aéreo (Modal Aéreo II). Rio de Janeiro: Finame / BNDESPAR, Área de Projetos de Infra-estrutura, Setor Aéreo, nº 42, p. 1-8, mar. 2001.

**INFORME INFRA-ESTRUTURA**. Infra-Estrutura Aeroportuária: Fator de Competitividade Econômica (Modal Aéreo III). Rio de Janeiro: Finame / BNDESPAR, Área de Projetos de Infra-estrutura, Setor Aéreo, nº 46, p. 1-8, agosto 2001.

**LITTLEJOHNS**, Andrew e **MCGAIRL**, Stephen. *Aircraft Financing*. 3ª ed. Londres: Euromoney, 1998.

**PACHECO**, José da Silva. *Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2006.



**RIZZARDO**, Arnaldo. *Leasing – arrendamento mercantil no Direito Brasileiro*. 3ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998.

**ROPPO**, Enzo. *O Contrato*. Coimbra: Almedina, 1988.

Alguns sites pesquisados:

<https://www.anac.gov.br>

[www.bcb.gov.br](http://www.bcb.gov.br)

[www.bndes.gov.br](http://www.bndes.gov.br)

<https://congressosp.fipecafi.org/anais/20Usplnternational/ArtigosDownload/298.pdf>

