



## REFLEXOS DO DESCUMPRIMENTO DA CONVENÇÃO DA CIDADE DO CABO NO MERCADO DE LEASING BRASILEIRO: ESTUDO DO CASO AVIANCA

*Alice Rocha da Silva<sup>1</sup>,  
Fernando Barbosa Bastos Costa<sup>2</sup>*

### RESUMO

O mercado de leasing aeronáutico é um mercado em franco crescimento no Brasil e no mundo, tendo o leasing operacional como uma importante ferramenta para a manutenção do fluxo de caixa das empresas e constante modernização da frota de aeronaves das companhias aéreas. A importância do mercado de leasing aeronáutico foi, inclusive, reconhecida pelo governo brasileiro, quando da assinatura da Convenção da Cidade do Cabo, que conferiu instrumentos específicos para a garantia do credor nesse mercado. A partir da análise das garantias conferidas ao mercado de leasing aeronáutico pela Convenção da Cidade do Cabo e da judicialização ocasionada pela inobservância da mesma, serão avaliadas as consequências de tal violação internacional para o mercado de aviação, tendo em vista a flexibilização conferidas as normas de créditos aeronáuticos. O caso Avianca, no entanto, expôs uma fragilidade na aplicação da Convenção no Brasil, com consequências ainda de extensão desconhecida para o mercado de crédito brasileiro, mas que certamente merece um olhar cuidadoso dos aplicadores do Direito.

**PALAVRAS-CHAVE:** Leasing, Convenção da Cidade do Cabo, Avianca, flexibilização de normas, violação de tratado internacional.

### REFLECTIONS OF NON-COMPLIANCE WITH THE CAPE TOWN CONVENTION ON THE BRAZILIAN LEASING MARKET: AVIANCA CASE STUDY

### ABSTRACT

The aircraft leasing market is a rapidly growing market in Brazil and in the world, with operational leasing as an important tool for maintaining companies' cash flow and constant modernization of the airlines' aircraft fleet. The importance of the aircraft leasing market was even recognized by the Brazilian government when the Cape Town Convention was signed, which provided specific instruments for guaranteeing creditors in this market. The Avianca case, however, exposed a weakness in the application of the Convention in Brazil, with consequences of an unknown extent for the Brazilian credit market, but which certainly deserves a careful look from law enforcers.

<sup>1</sup>Doutora em Direito Internacional pela Université de Aix-Marseille III. Mestrado em Direito pelo Centro Universitário de Brasília (2006). Atualmente é professora no Centro Universitário de Brasília - UniCEUB e de cursos preparatórios para concurso e assessora no Instituto de Gestão da Saúde do Distrito Federal (IGESDF).

<sup>2</sup>Graduação em Direito pelo Centro Universitário de Brasília. Especialização em Direito Público e Pós-graduação em Defesa da Concorrência pela Fundação Getúlio Vargas. Mestre em Direito pelo Centro Universitário de Brasília. Exerceu a advocacia privada no escritório Veirano e Advogados Associados. Ocupou o cargo efetivo de Analista Administrativo do Governo do Distrito Federal, especializado em Direito e Legislação.

**KEYWORDS:** Aircraft leasing. Credit market. Cape Town Convention. Avianca case.

## 1. INTRODUÇÃO

No que toca os custos envolvidos no mercado de aviação, é inegável que os principais fatores que pesam para as companhias aéreas são o combustível e os custos com as aeronaves, onde se inclui o arrendamento mercantil dos aviões e os respectivos seguros.

Dados da Associação Brasileira de Empresas Aéreas indicam que cerca de 25% do custo total de uma empresa aérea é justamente o gasto com aeronaves, rivalizando apenas com o custo com o combustível, responsável por cerca de 30%, em média, do custo total das operações das companhias. O restante se distribui entre custos indiretos, tarifas de navegação, custos com tripulação e etc<sup>3</sup>.

Hoje 35% da frota mundial de aviões é de propriedade de companhias de *leasing*<sup>4</sup>. A crise que assolou o mundo, causada pela pandemia de COVID-19, tem potencial de elevar ainda mais esses números, como destacou Jeremy Bowen, Executivo Chefe do Cirium, empresa especializada em dados de aviação, que, em recente entrevista, afirmou que este número pode superar os 50%, tendo em vista os impactos econômicos da pandemia<sup>5</sup>.

Os motivos que levaram ao crescimento exponencial do mercado de *leasing* de aeronaves nos últimos anos, e também aqueles que seguem impulsionando um possível aumento no volume de participação deste tipo de contrato neste mercado, coincidem com os benefícios que tais contratos geram às companhias aéreas quando se observa que a opção a esta espécie de contrato seria a compra de aeronaves.

Fran Martins ensina que entende-se por arrendamento mercantil ou Leasing o contrato segundo o qual uma pessoa jurídica arrenda a uma pessoa física ou jurídica, por tempo determinado, um bem comprado pela primeira de acordo com as indicações da segunda, cabendo ao arrendatário a opção de adquirir o bem arrendado findo o contrato, mediante um preço residual previamente fixado<sup>6</sup>.

O Professor Orlando Gomes, por sua vez, sustenta que o elemento essencial de caracterização do *leasing* é a faculdade reservada ao arrendatário de adquirir, no fim do contrato, os bens que alugou. Se não existe, o contrato não é de *leasing*. Essa faculdade é, ao se exercer, um direito potestativo, bastando, portanto, a declaração do optativa do concessionário do *leasing* para que a relação pessoal de uso dos bens se transforme em relação real de propriedade<sup>7</sup>.

O Professor Arnaldo Rizzardo complementa a ideia acima ao conceituar *leasing* como um contrato de natureza econômica e financeira, pelo qual uma empresa cede

<sup>3</sup> ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS. *Setor Aéreo no Brasil – Dados Estatísticos*. Disponível em: < <http://panorama.abear.com.br/dados-e-estatisticas/custos-das-empresas/>>. Acesso em: 10 fev. 2021.

<sup>4</sup> BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO. *O financiamento a arrendadores de aeronaves – modelo do negócio e introdução à análise de risco do leasing aeronáutico*. Disponível em: <[https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/1515/1/A%20mar37\\_04\\_O%20financiamento%20a%20arrendadores%20de%20aeronaves...\\_P.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/1515/1/A%20mar37_04_O%20financiamento%20a%20arrendadores%20de%20aeronaves..._P.pdf)>. Acesso em: 08 fev. 2021

<sup>5</sup> CIRIUM. *Cirium Airlines Insights Review 20202*. Disponível em: < <https://cirium.lookbookhq.com/2020-airline-insights-review/from-cirium-chief-executive-officer>>. Acesso em: 10 fev. 2021.

<sup>6</sup> MARTINS, Fran. *Contrato e obrigação comercial*. 15. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000, p.449.

<sup>7</sup> GOMES, Orlando. *Contratos e Obrigações comerciais*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999, p 462.

em locação a outrem um bem móvel ou imóvel, mediante o pagamento de determinado preço<sup>8</sup>.

Por fim, segundo Maria Helena Diniz:

“É um contrato pelo qual uma pessoa jurídica ou física, pretendendo utilizar determinado equipamento, comercial ou industrial, ou certo imóvel, consegue que uma instituição financeira o adquira, arrendando-o ao interessado por tempo determinado, possibilitando-se ao arrendatário, findo tal prazo, optar entre a devolução do bem arrendado mediante um preço residual, previamente fixado no contrato, isto é, o que fica após a dedução das prestações até então pagas. Trata-se do financial leasing, norte americano e do creditbail dos franceses”<sup>9</sup>.

Dos conceitos doutrinários acima alguns elementos seriam, então, indissociáveis do conceito de *leasing*, quais sejam (i) a natureza contratual, (ii) o contrato por prazo determinado, (iii) a necessidade de contraprestações previstas em contrato para a utilização do bem e (iv) a opção de compra do bem pelo arrendatário ao final do contrato, quando se abaterá o que já pago.

A Resolução nº 2.309, de 28 de agosto de 1996<sup>10</sup>, do Banco Central do Brasil, ao regular o contrato de *leasing* incorpora ao ordenamento jurídico a espécie de *leasing* mais utilizada no mercado aéreo, o *leasing* operacional. Nos termos da Resolução, e este é um diferencial desta espécie para o *leasing* financeiro, a manutenção do bem objeto do contrato, neste tipo específico de *leasing*, poderá ficar a cargo tanto do arrendador quanto do arrendatário, conforme pactuado entre as partes, o que se enquadra perfeitamente no anseio do setor aéreo.

Considerando ser o mercado de aviação sabidamente um mercado de lucros relativamente pequenos, a crescente e já significativa utilização dessa espécie de *leasing* se justifica frente aos elevadíssimos custos de aquisição de aeronaves, entre outros fatores, por permitir a manutenção de capital de giro para que a empresa possa se manter, o que é de essencial importância em um negócio onde os custos operacionais também são altíssimos.

Outro fator que certamente contribuiu para o crescimento da modalidade é a necessidade de modernização constante da frota de aeronaves das companhias aéreas, o que torna o contrato de *leasing* operacional uma opção mais economicamente viável para companhias que precisam sempre substituir peças e aeronaves para se adequar a padrões cada vez mais elevados de segurança. Também nesta seara, e em especial em um país que constantemente se vê mergulhado em crises financeiras que impactam diretamente o mercado da aviação, a opção pelo *leasing* permite às companhias aéreas a rápida adequação da frota à oscilação da demanda, permitindo que o arrendatário devolva as aeronaves que se tornaram excedentes por força do evento imprevisto.

<sup>8</sup> RIZZARDO, Arnaldo. *Leasing: arrendamento mercantil no direito brasileiro*. 4ª ed. São Paulo. Revista dos Tribunais, 2009, p.16.

<sup>9</sup> DINIZ, Maria Helena. *Dicionário Jurídico*, Vol. II. 3ª ed. São Paulo. Saraiva, 2012. Pág. 69.

<sup>10</sup> BANCO CENTRAL DO BRASIL. RESOLUÇÃO Nº 2309. Disciplina e consolida as normas relativas às operações de arrendamento mercantil. Disponível em: <[https://www.bcb.gov.br/pre/normativos/res/1996/pdf/res\\_2309\\_v2\\_L.pdf](https://www.bcb.gov.br/pre/normativos/res/1996/pdf/res_2309_v2_L.pdf)>. Acesso em 11 fev. 2020.

Todas essas características, que permitem maior flexibilidade no trato entre arrendador e arrendatário, fazem com que o *leasing* desempenhe um papel de destaque na aviação nacional e mundial.

## 2. GARANTIAS CONFERIDAS AO MERCADO DE *LEASING* AERONÁUTICO PELA CONVENÇÃO DA CIDADE DO CABO

Tendo como foco a necessidade de conferir garantias a este mercado de *leasing* em franco crescimento, em 16 de novembro de 2001 foi firmada 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, na Cidade do Cabo, internalizados no ordenamento jurídico brasileiro por intermédio do Decreto de promulgação nº 8.008, de 2013. O Preâmbulo da Convenção reforça a ideia de segurança a ser conferida ao mercado:

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

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

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

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

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

Conscientes da necessidade de estabelecer um regime jurídico para as garantias internacionais sobre esses equipamentos e, com esse objetivo, de criar um sistema internacional de registro para a sua proteção<sup>11</sup>.

O Tratado conferiu um ambiente de segurança jurídica negocial para transações sobre equipamentos móveis com garantias internacionais, notadamente os arrendamentos aeronáuticos, objeto específico do Protocolo à Convenção.

Um instrumento específico do Protocolo merece especial atenção quando se discute a segurança perseguida pela Convenção. O Protocolo, ao qual o Brasil aderiu, prevê o instrumento do IDERA (*irrevocable de-registration and export request authorization*), autorização irrevogável, conferida pelo arrendatário ao arrendador, permitindo

<sup>11</sup> BRASIL. Decreto n. 8008, de 15 de maio de 2013. *Promulga 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.*

Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm)>. Acesso em: 10 fev de 2021.

que este solicite o cancelamento da matrícula e a exportação de equipamento aeronáutico, cujas providências devem ser adotadas pela autoridade de registro do bem. Referida autorização é registrada junto à autoridade de registro, no caso do Brasil a ANAC. Com fundamento no referido documento é possível ao credor solicitar, unilateralmente, o cancelamento da matrícula da aeronave e a exportação, quando houver inadimplemento contratual.

No entendimento de GOODE, comentarista oficial da Convenção da Cidade do Cabo:

A disponibilidade de medidas contra o inadimplemento adequadas e prontamente executáveis é de crucial importância para o credor, o qual deve ser capaz de prever com confiabilidade sua habilidade de pôr em prática suas medidas contra o inadimplemento eficientemente. (tradução livre)<sup>1213</sup>

Outra importante disposição do Protocolo determina que, no caso de insolvência, a relação entre o arrendador e arrendatário não estará sujeita à jurisdição nacional e tampouco à legislação de insolvência de um dado país. Incidirá, no caso, o regramento previsto na própria Convenção.

Para além da expressa dicção da norma, o Instituto Internacional para a Unificação do Direito Privado, também conhecido como UNIDROIT, organização internacional independente, cujo propósito é estudar formas de harmonizar e de coordenar o direito privado entre Estados e preparar gradualmente a adoção, pelos diversos Estados, de uma legislação de direito privado uniforme, corrobora esta conclusão<sup>14</sup>:

Alternative A is the so-called hard version which requires the insolvency administrator, within whatever is specified by a Contracting State as the waiting period, to cure all defaults and agree to perform all future obligations, failing which the administrator must give the creditor the opportunity to take possession of the aircraft object. **Under this alternative the court has no powers of intervention, so that Article 30(3)(b) of the Convention, which preserves the power of the court to stay enforcement (e.g. to facilitate a reorganization of an insolvent debtor), is disapplied<sup>15</sup>.**

(grifos nossos)

A aplicação do referido dispositivo é de observância obrigatória tendo em vista a declaração apresentada pelo Brasil, por ocasião da Conferência Diplomática para adoção da Convenção, nos seguintes termos:

(VIII) Declaração ao Artigo XXX, parágrafo 3º, relativo ao Artigo XI

<sup>12</sup> The availability of adequate and readily enforceable default remedies is of crucial importance to the creditor, who must be able to predict with confidence its ability to exercise a default remedy expeditiously

<sup>13</sup> GOODE, Roy. *Convention on International Interests In Mobile Equipment and Protocol Thereto On Matters Specific to Aircraft Objects*. 4. ed. Rome, Italy: UNIDROIT, 2019. p. 69.

<sup>14</sup> GOODE, Roy. *The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment: a Driving Force for International Asset-Based Financing*. UNIDROIT. Disponível em: <<https://www.unidroit.org/overview-2001capetown>>. Acesso em: 10 fev 2019.

<sup>15</sup> A alternativa A é a chamada versão dura, que requer do administrador da insolvência, nos termos especificados pelo Estado Contratante como o período de espera, de solucionar todas as pendências e de se comprometer a cumprir todas as obrigações futuras, sem o que o administrador deve conferir ao credor a oportunidade de retomar a posse dos equipamentos aeronáuticos. Sob essa alternativa, o Poder Judiciário carece de qualquer poder de intervenção, pelo que o art. 30, parágrafo 3º, alínea `b` da Convenção, o qual preserva o poder do Judiciário para aplicação de medidas de *enforcement* (a exemplo da facilitação da recuperação de um devedor insolvente), é afastado. (tradução livre)

A República Federativa do Brasil declara que aplicará o Artigo XI, Alternativa A, integralmente a todos os casos de procedimentos de insolvência, e que o período de espera para fins do Artigo XI, parágrafo 3º, dessa Alternativa será de 30 dias corridos<sup>16</sup>.

O período de espera de que trata o Protocolo, transcrito acima, afasta durante o seu transcurso, a incidência das demais medidas previstas no Protocolo e na Convenção. Com isso, pretende-se conferir àquele que se encontra em insolvência a possibilidade de operar em um prazo mínimo, considerado suficiente para entabular negociações para sanar as dívidas e cumprir as obrigações futuras e, com isso, possibilitar o soerguimento da atividade econômica.

Mais que a concessão de um prazo ajustado para sanar as pendências do arrendatário, o prazo de espera figura como um marco temporal máximo e limitado, de prévio conhecimento dos arrendatários, no curso do qual não se poderá exercer o direito assegurado pela Convenção e Protocolo de cancelamento de matrícula de aeronave e de solicitação de exportação com fundamento no IDERA.

Se não alcançados os referidos objetivos de regularização da situação de inadimplimento e de comprometimento com as obrigações futuras, ao final do período de espera, a posse das aeronaves deve ser transferida ao credor, com o reavivamento das medidas previstas no Protocolo e na Convenção. Nessa linha, a Convenção e o Protocolo garantem que as medidas serão executadas, pela autoridade de registro, no caso do Brasil a Agência Nacional de Aviação Civil, no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis.

Reforçando o compromisso assumido pelo Brasil no cenário internacional de conferir efetividade às garantias internacionais sobre equipamentos aeronáuticos, o Brasil, portanto, declarou a prescindibilidade de autorização judicial para os remédios previstos no art. XIII do Protocolo, qual seja, o cancelamento de matrícula e solicitação de exportação, que permite imediata retirada da aeronave do território nacional.

Essa sistemática encontra ressonância, inclusive, na legislação nacional, tendo em vista a alteração ocorrida no artigo 199 da Lei n. 11.101, de 9 de fevereiro de 2005<sup>17</sup>, pela Lei n. 11.196, de 21 de novembro de 2005<sup>18</sup>, no sentido de, não obstante permitir a recuperação judicial de empresas aéreas, ressalvar, do regramento de insolvência, os contratos de arrendamento e os direitos deles. Tal disposição foi mantida, apesar das profundas alterações introduzidas na lei falimentar pela Lei nº 14.112, de 24 de dezembro de 2020<sup>19</sup>.

---

<sup>16</sup> BRASIL. *Anexo ao Instrumento de Adesão à Convenção da Cidade do Cabo sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis contendo declarações feitas pela República Federativa do Brasil no que respeita à Convenção*. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2013/decreto-8008-15-maio-2013-775984-anexo-pe.pdf> >. Acesso em: 10 fev de 2021.

<sup>17</sup> BRASIL. Lei n. 11.101, de 9 de fevereiro de 2005. *Regula a recuperação judicial, a extrajudicial e a falência do empresário e da sociedade empresária*. Disponível em < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/lei/111101.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/111101.htm) >. Acesso em 11 fev. 2021.

<sup>18</sup> BRASIL. Lei n. 11.196, de 21 de novembro de 2005. *Altera dispositivos da lei de recuperação judicial, a extrajudicial e a falência do empresário e da sociedade empresária*. Disponível em < [<sup>19</sup> BRASIL. Lei nº 14.112, de 24 de dezembro de 2020. \*Altera as Leis nos 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, 10.522, de 19 de julho de 2002, e 8.929, de 22 de agosto de 1994, para atualizar a legislação referente à\*](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-006/2005/lei/111196.htm#:~:text=Par%C3%A1grafo%20%C3%BA-nico.,para%20a%20habilita%C3%A7%C3%A3o%20ao%20Re- pes.&text=%C2%A7%201%C2%BA%20A%20receita%20bruta,contribui%C3%A7%C3%B5es%20incidentes%20sobre%20a%20venda.> . Acesso em 11 fev. 2021.</p></div><div data-bbox=)

A opção legislativa é evidente e se coaduna com a postura que o Brasil assumiu no cenário internacional ao firmar a Convenção da Cidade do Cabo, e ao declarar sua adesão ao Protocolo correspondente com a expressa exclusão da jurisdição e legislação nacionais nos casos de insolvência do arrendatário.

O parecer n. 534/2004<sup>20</sup>, elaborado pela Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal quando da discussão da Lei de Falência e Recuperação Judicial naquela casa legislativa, externou o entendimento de que a lei buscou, em verdade, conciliar dois objetivos muitas vezes conflitantes: *reduzir os custos financeiros no País, por tornar mais rápidas e efetivas as execuções de garantia, e criar um ambiente favorável para que empresas sólidas, conjuntamente em dificuldades, possam reestruturar-se economicamente e, com isso, conservar ativos intangíveis e manter empregos.*

Neste mesmo parecer a Comissão externou o entendimento de que não se pode negar aos credores proprietários o direito de reaver seus bens, sob pena de se comprometer a segurança que caracteriza esses contratos e, assim, reduzir a efetividade de instrumentos que, reconheça-se, têm proporcionado, nas modalidades de crédito com garantia mais segura, como a alienação fiduciária, taxas de juros bastante inferiores à média praticada no País.

Analisada a proposição pelas Casas competentes, a opção do Poder Legislativo foi no sentido de que, na ponderação entre a continuidade de uma empresa específica e a higidez de todo o mercado crédito, excepcionalmente neste mercado sensível à instabilidade econômica, deve-se privilegiar a confiança de investidores internacionais e nacionais no Brasil.

### 3. A JUDICIALIZAÇÃO DAS GARANTIAS CONFERIDAS AOS CREDORES PELA CONVENÇÃO DA CIDADE DO CABO NO CASO AVIANCA

Recente discussão travada na recuperação judicial ajuizada pela Oceanair Linhas Aéreas S.A e a AVB Holding S.A, que utilizavam o nome fantasia “Avianca”, fomentou o debate sobre o respeito pelo Poder Judiciário brasileiro a disposições previstas na Convenção da Cidade do Cabo. Referida recuperação judicial foi proposta em dezembro de 2018, e tramitou junto à 1ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais do Foro Central da Comarca de São Paulo/SP, onde se travou a discussão sobre o direito dos credores de retomarem as aeronaves imediatamente, o que poderia, por um outro lado, colocar em xeque o funcionamento da companhia e a possibilidade de êxito da recuperação judicial. A Avianca levou para a recuperação judicial a intenção de manter a posse das aeronaves e afastar o regramento internacional com base no Princípio da Preservação da Empresa.

Do histórico processual da ação judicial percebe-se que o Juízo tentou, em um primeiro momento, compatibilizar o regramento da recuperação judicial como

---

*recuperação judicial, à recuperação extrajudicial e à falência do empresário e da sociedade empresária.* Disponível em < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2019-2022/2020/lei/L14112.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2014.112%2C%20DE%2024%20DE%20DEZEMBRO%20DE%202020&text=Altera%20as%20Leis%20nos,empres%C3%A1rio%20e%20da%20sociedade%20empres%C3%A1ria.>](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2020/lei/L14112.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2014.112%2C%20DE%2024%20DE%20DEZEMBRO%20DE%202020&text=Altera%20as%20Leis%20nos,empres%C3%A1rio%20e%20da%20sociedade%20empres%C3%A1ria.>). Acesso em 11 fev. 2021.

<sup>20</sup> SENADO FEDERAL. Comissão de Assuntos Econômicos. Exposição de Motivos da Lei 11.101/2005. Parecer n. 534. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=580933>. Acesso em 13 jul. de 2020. p 30.

regramento específico da Convenção da Cidade do Cabo. A intenção inicial de compatibilização fica evidente quando observado que ao deferir o processamento da recuperação judicial<sup>21</sup>, o Juízo recuperacional expressamente consignou que, na esteira da Convenção da Cidade do Cabo, valeria por 30 (trinta) dias a suspensão das ações e reintegrações de posse, bem como de futuras ações que visassem à apreensão ou à prática de demais atos de construção de aeronaves e/ou motores de aeronaves. Em outra decisão, mas ainda com observância dos termos da Convenção, o Juízo proferiu nova determinação em que ordenou à ANAC que, pelo prazo de trinta dias, não autorizasse alterações, de registros e novos registros por eventuais credores de aeronaves arrendadas às requerentes.

No termo final do prazo de suspensão definido pelo juízo sobreveio nova decisão judicial, que privilegiou o Princípio da Preservação da Empresa, quando determinou a prorrogação, até a Assembleia-Geral de Credores, da ordem de suspensão das ações judiciais e medidas administrativas – incluindo-se os pedidos de alteração de registro em tramitação na ANAC -, que visassem à apreensão ou à prática de demais atos de construção de aeronaves e/ou motores que estivessem na posse da companhia aérea. Essa foi de fato a primeira decisão judicial que alcançou a competência conferida à ANAC pela Convenção da Cidade do Cabo de deferir em 5 (cinco) dias a transferência das aeronaves.

Da leitura da decisão proferida pelo Juízo da recuperação judicial evidencia-se a preocupação inicial do Poder Judiciário com possíveis reflexos da decisão. No entanto, quando da ponderação entre o Princípio da Preservação da Empresa e o caráter cogente da Convenção, o Juízo acabou optando por privilegiar o primeiro<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> BRASIL. 1ª Vara de Falência de São Paulo. Recuperação Judicial nº 1125658-81.2018.8.26.0100. Disponível em: <[<sup>22</sup> Opta-se, a partir da premissa decisória acima colocada, por uma solução de meio, que propicie às recuperandas a possibilidade de preservação temporária de suas atividades, fazendo-o, contudo, de maneira que o ônus da decisão não recaia inteiramente sobre as proprietárias das aeronaves e motores objeto de arrendamento, eis que a prorrogação está condicionada não apenas ao pagamento das parcelas de leasing que se vencerem a partir de hoje, mas igualmente na ideia de que o processo de reestruturação da companhia deve atender aos legítimos interesses das arrendadoras quanto ao recebimento dos valores vencidos de há muito.](https://esaj.tjsp.jus.br/cpopg/show.do?processo.codigo=2S000YK350000&processo.foro=100&conversationId=&cbPesquisa=NUMPROC&numeroDigitoAnoUnificado=1125658-81.2018&foroNumeroUnificado=0100&dadosConsulta.valorConsultaNuUnificado=1125658-81.2018.8.26.0100&dadosConsulta.valorConsultaNuUnificado=UNIFICADO&dadosConsulta.valorConsulta=&dadosConsulta.tipoNuProcesso=UNIFICADO&uuiidCaptcha=sajcaptcha_42a627e6103a40578dfe275c617c24bf&g-recaptcha-response=03AGdBq24DPqDhS0Z87f0mR0P90WbbKaj9RRT18ach5d5iA7jzNYWdKbuDn_LgvlADdk_4fXd10kMeXWsPjUmnSBSUlejI8gr47RFpUMYkZqIDOsKXAct7iLciZy5NuAUrRT2ISfNO-NlrpDuU2asgh7BBizi0S27sdBCnGLDmip6Gl0_Gmu9HN2HtgOxkG5zFAj6oSdL6wnS0QrNVL0otxsKOO-tGiINMiEm1v3w5pbgJtvd5PxZZd-DIj147Q2Gt1rCp_nQFIIO_umlyZbHRiJ8btEnwpdf6BZavVfNfdqkzv6oWmXbBNouoe-KETfQjclFMcfaGdSjNTY2jDNTQiNHxsIovL_KcaiKSm-HAmP9mGEPShmAgXCwaKT0cT5SkPrPD-J_Y8qpHceycRX-kaE-0tSMqBncpCYdg3aWL8eDZ83ssg3dJds-GiESed_DP26ewFiKnS2P2flVHShHr0-kzXtQPp9CgpZT2b8NkeztzbVhpxPsS3_9mjGA3v_aZ282oweXE-cXpgh4fguPmXPZD3ANpF0m8xtKLgA&paginaConsulta=1>. Acesso em: 11 fev. 2021.</p></div><div data-bbox=)

(...)

O juízo, embora convicto do amparo jurídico de sua decisão, não ignora as consequências previstas na Convenção da Cidade do Cabo para o caso de inobservância do citado regramento. A decisão pode, de fato, redundar em implicações para o País no que tange aos custos do arrendamento de aeronaves para outras companhias aéreas, embora não se saiba ao certo se tais reflexos sejam imediatos e inevitáveis como se afirma.

(...)

Inclina-se neste momento, num juízo ancorado na prevalência do interesse público/social sobre o interesse privado de uma classe muito especial de credores, o que, aliás, permeia o processo de recuperação judicial, pela tentativa de preservação da empresa e de sua função social, vale dizer, dos interesses de terceiros, empregados, consumidores e, igualmente, do mercado de transporte aérea nacional, cuja reconhecida concentração indica ser medida razoável evitar o imediato expurgo de companhia com relevante participação, dando-lhe ao menos chance de submeter a seus credores o plano de recuperação e reestruturação de sua atividade empresarial.



A 2ª Câmara Reservada de Direito Empresarial do Tribunal de Justiça de São Paulo, no julgamento de mérito do recurso interposto pela ANAC, no entanto, ratificou o entendimento do relator, em julgamento do qual pode-se ressaltar trecho do voto relator que frisou que *não se trata de vedar às empresas aéreas a possibilidade de recuperação. Trata-se de determinar que sua proposta de reorganização observe o regramento vigente*<sup>23</sup>.

Como alternativa para sustar imediatamente os efeitos da Convenção da Cidade do Cabo a companhia aérea em recuperação Judicial ingressou, então, com o excepcionalíssimo remédio da Suspensão de Liminar, assumindo para si o papel de Poder Público, e requerendo, novamente, a prevalência do Princípio da Preservação da Empresa em detrimento das normas legais aplicáveis. A pretensão da Avianca encontrou acolhida no Corte Superior do País, competente para conferir vigência à legislação nacional, neste caso afastando os termos da Convenção a que o Brasil é signatário e que foi regularmente internalizada às normas nacionais<sup>24</sup>.

Esta decisão vigorou de fato até a realização da Assembleia Geral de Credores realizada no âmbito da recuperação judicial, nos termos da decisão proferida pelo Juízo da Recuperação Judicial.

#### 4. CONSEQUÊNCIAS PARA O MERCADO DE AVIAÇÃO DA FLEXIBILIZAÇÃO DAS NORMAS DE CRÉDITOS AERONÁUTICOS

O olhar recalitrante do Poder Judiciário para o mercado de crédito aeronáutico de fato tem potencial lesivo para a economia. Ainda que não seja possível mensurar a extensão desse estrago, manifestações do mercado financeiro já apontam para uma diminuição da credibilidade do Brasil neste mercado específico.

A incerteza jurídica criada pela negativa de vigência da Convenção da Cidade do Cabo pelo Poder Judiciário Brasileiro foi de observada por todo o mercado internacional, com potencial impacto desastroso na colocação do Brasil no ranking do Aviation Working Group (AWG), principal grupo de fabricantes, empresas de leasing e instituições financeiras que lidam com desenvolvimento de política, leis, e regulação internacional de financiamento e leasing na aviação. Na esteira dessa preocupação, o AWG – *Aviation Working Group* realizou no Brasil, nos dias 25 e 26 de junho de 2019, um grande

<sup>23</sup> BRASIL. 2ª Câmara Reservada de Direito Empresarial do Tribunal de Justiça de São Paulo. Agravo de Instrumento nº 2031168-25.2019.8.26.0000. Relator Desembargador Ricardo Negrão. Disponível em: <[<sup>24</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Suspensão de Liminar SLS nº 2485 / SP. Relator Ministro João Otávio de Noronha, Presidente. Disponível em: <\[https://processo.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=MON&sequencial=92797211&tipo\\\_documento=documento&num\\\_registro=201900504228&data=20190228&formato=PDF\]\(https://processo.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=MON&sequencial=92797211&tipo\_documento=documento&num\_registro=201900504228&data=20190228&formato=PDF\)>. Acesso em: 11 fev. 2021.](https://esaj.tjsp.jus.br/cposg/search.do?conversationId=&paginaConsulta=0&cbPesquisa=NUMPROC&numeroDigitoAnoUnificado=2031168-25.2019&foroNumeroUnificado=0000&dePesquisaNuUnificado=2031168-25.2019.8.26.0000&dePesquisaNuUnificado=UNIFICADO&dePesquisa=&tipoNuProcesso=UNIFICADO&uuiidCaptcha=sajcaptcha_3e97069450934d90bdb8657cde114e92&g-recaptcha-response=03AGdBq258dARi7VikQ8iWvFBV0ADLjt-9VuLlkJrf8amvbViiFpBdAJmIU-flv6Ad-GfnifY3Wempk5AWDgC-YvYdrVZiTJYX8V-t_fHzeI4h6EIBSczaEbfZftE-qXUTu7JLeQ4UUH5HNk7qw23nfN69nOKqFg6OHovkekg0okO5KtzDpBh-JMPfFScaN_Uw7ue2-qEB3JHzd3NHjhbNbnjILpBIodlUSZJlqnsqSiMQmXML0RmuT1XRJZzSV7rN542C2tFRD-dlIdu55x8w3n8dXCkaZq6z_saQ-mXZXnV_jtZaFX6HxniaTIOkKZ0fN97BJOJm5d6dBpYkD6wgi-Txlg_nttjNyhqlqx-guxeFCO7r86UhOluYh-0hcyjuOjytwU-as5bNE9UTHhIUUpf6s9JSX-IFKJkham_0yIueWVzF8xh4OEImsXLTW4c7hvs6vJIE2Ly8E9yL86kqUfCHJoZ-RedBMDHejhzPNWCSCaNmzDBtHUs-ip9vjd9ryTiSFg5KOhkEBK-A1DUo-WEmpc_psb4NupJx7A#?cdDocumento=69 >. Acesso em: 11 fev. 2021.</p></div><div data-bbox=)

encontro para discutir o cumprimento dos termos da Convenção da Cidade do Cabo pelos países da América Latina<sup>25</sup>.

O evento detalhou e avaliou os benefícios econômicos e legais da Convenção da Cidade do Cabo e seu Protocolo de Aeronaves, com ênfase na interpretação, implementação, e cumprimento de suas disposições. Os participantes deste evento incluíram importantes autoridades da aviação civil latino-americana, funcionários de companhias aéreas da América Latina, fabricantes, locadores, agências de crédito e principais profissionais de direito da região. Neste encontro foi aventada a possibilidade de retirada do Brasil da lista de países aprovados pela OCDE para descontos no financiamento de aeronaves. Caso isso ocorresse seria a primeira remoção de um país desta lista, lembrando que o Brasil, que tem a quinta maior aviação comercial do mundo, tem no financiamento uma das suas mais importantes ferramentas para seu funcionamento.

Outra consequência igualmente nociva da ausência de segurança jurídica gerada pela negativa de vigência da convenção é o potencial aumento nas taxas de leasing para empresas brasileiras, devido à necessidade de aumento das contrapartidas ante a ausência de previsibilidade no cumprimento das obrigações, o que também tem potencial de provocar aumento de exigências de depósitos em garantia para novos contratos de arrendamento, o que aumentaria o custo para empresas nacionais.

Um efeito acessório, mas igualmente nocivo, conseqüência da maior dificuldade que pode ocorrer no mercado de créditos, é uma desatualização da frota de aeronaves, que tem no contrato de arrendamento um dos principais instrumentos para sua modernização.

Ainda que não determináveis de plano, estas conseqüências estavam entre as preocupações de alguns dos maiores *players* do mercado. Em entrevista concedida ao Jornal Valor Econômico, o CEO da Aircastle, Mike Inglese, ao comentar o caso Avianca afirmou que de fato o mercado de aviação temia que a crise financeira da Avianca Brasil e seus desdobramentos judiciais jogassem nas alturas os custos de arrendamento de aeronaves por companhias brasileiras, afirmando que *“Um sistema judicial previsível e uma estrutura [regulatória] confiável para a recuperação de aeronaves é fator primordial para o custo e para a disponibilidade de capital às empresas aéreas”*. Segundo a reportagem, a Aircastle tem 246 aviões arrendados em todo o mundo, além de compromissos de quase US\$ 1 bilhão para a aquisição da nova família de jatos regionais E2 da Embraer, o que aponta para o cuidado com que o setor está acompanhando todos os andamentos desse processo assim como a apreensão que surge do tratamento dado à Convenção pelo Poder Judiciário<sup>26</sup>.

Ainda que não seja possível afirmar que tais conseqüências de fato foram operadas no Brasil, seja pelo curto decurso de tempo, seja pela excepcionalíssima realidade vivenciada pela aviação causada pela pandemia COVID-19, é certo que o caso da

---

<sup>25</sup> AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Evento regional latino-americano sobre a Convenção da Cidade do Cabo e seu Protocolo de Aeronaves e transferência transfronteiriça de aeronaves. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/noticias/2019/evento-regional-latino-americano-sobre-a-convencao-da-cidade-do-cabo-e-seu-protocolo-de-aeronaves-e-transferencia-transfronteirica-de-aeronaves>>. Acesso em: 11 fev. 2021.

<sup>26</sup> VALOR ECONÔMICO. 'Caso Avianca' pode encarecer. Disponível em: <<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2019/02/07/caso-avianca-pode-encarecer-leasing.ghtml>>. Acesso em: 10 fev. 2019.

Avianca lançou mais uma vez os holofotes dos investidores estrangeiros para a nossa atenção às normas internacionais, deixando evidente a necessidade de respeitá-las.

## CONCLUSÃO

Por força dos parágrafos do art. 199 da Lei de Recuperação Judicial e também por todas as normas previstas na Convenção da Cidade do Cabo, em sede de recuperação judicial, o exercício de direito derivado de contratos de arrendamento (mercantil, leasing financeiro, leasing operacional ou outra modalidade), de aeronaves ou de suas partes, não podem ficar suspensos. Os créditos decorrentes destes contratos não podem estar adstritos aos efeitos da recuperação, prevalecendo os direitos de proprietário em relação ao bem, podendo ser exercitado o direito de ação mesmo após o juiz determinar o processamento da recuperação judicial e a suspensão de ações por 180 (cento e oitenta) dias.

Este entendimento, por certo, privilegia a segurança das transações comerciais e a manutenção do sistema de garantias no Brasil, corroborando com tudo o que ensina a Teoria Institucionalista.

A vontade do legislador, no caso do art. 199 da Lei de Falência e Recuperação Judicial, e da internalização das disposições da Convenção da Cidade do Cabo, de fato, foi buscar reduzir, via lei, o custo financeiro nos contratos bancários, tornando mais efetivas as execuções das garantias (alienação fiduciária e arrendamento mercantil, dentre outras), fortalecendo o sistema de garantias reais bancárias no Brasil e facilitando o acesso ao crédito bancário por parte (também) das empresas mergulhadas em crise.

É neste sentido que a segurança jurídica deve sempre ser privilegiada, em especial quando se discute o mercado de créditos somados à atratividade de investimentos. Por óbvio não apenas as normas precisam conferir segurança. Mais importante inclusive do que as normas, escritas ou não, é o *enforcement* de tais normas, ganhando relevância nesta equação, então, a segurança jurídica que o Poder Judiciário conferirá a tais normas. A lei substantiva é importante, mas seu cumprimento é mais, sendo o Judiciário o melhor veículo para a garantia do cumprimento das normas<sup>27</sup>. Nesta frase, que tem berço na Teoria Institucionalista, aponta-se para dois dos principais pilares que são primários para um país que busca melhores índices de desenvolvimento: um mercado de créditos bem regulado e um Poder Judiciário ciente da missão de conferir a maior estabilidade possível a este mercado.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS. *Setor Aéreo no Brasil – Dados Estatísticos*. Disponível em: < <http://panorama.abear.com.br/dados-e-estatisticas/custos-das-empresas/>>. Acesso em: 10 fev. 2021.

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Evento regional latino-americano sobre a Convenção da Cidade do Cabo e seu Protocolo de Aeronaves e transferência transfronteiriça de aeronaves. Disponível em: < <https://www.anac.gov.br/noticias/2019/evento-regional-latino->

<sup>27</sup> DAM, Kenneth W. *The Law-Growth Nexus: The Rule of Law and Economic Development*. Washington: Brookings Institutions, 2006, Capt. 10.

[americano-sobre-a-convencao-da-cidade-do-cabo-e-seu-protocolo-de-aeronaves-e-transferencia-transfronteira-de-aeronaves](#) >. Acesso em: 11 fev. 2021.

BRASIL. BANCO CENTRAL DO BRASIL. RESOLUÇÃO Nº 2309. Disciplina e consolida as normas relativas às operações de arrendamento mercantil. Disponível em: <[https://www.bcb.gov.br/pre/normativos/res/1996/pdf/res\\_2309\\_v2\\_L.pdf](https://www.bcb.gov.br/pre/normativos/res/1996/pdf/res_2309_v2_L.pdf)>. Acesso em 11 fev. 2020.

BRASIL. BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO. *O financiamento a arrendadores de aeronaves – modelo do negócio e introdução à análise de risco do leasing aeronáutico*. Disponível em: <[https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/1515/1/A%20mar37\\_04\\_O%20financiamento%20a%20arrendadores%20de%20aeronaves...\\_P.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/1515/1/A%20mar37_04_O%20financiamento%20a%20arrendadores%20de%20aeronaves..._P.pdf)>. Acesso em: 08 fev. 2021.

BRASIL. Decreto n. 8008, de 15 de maio de 2013. *Promulga 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*. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8008.htm)>. Acesso em: 10 fev de 2021.

BRASIL. *Anexo ao Instrumento de Adesão à Convenção da Cidade do Cabo sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis contendo declarações feitas pela República Federativa do Brasil no que respeita à Convenção*. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2013/decreto-8008-15-maio-2013-775984-anexo-pe.pdf>>. Acesso em: 10 fev de 2021.

BRASIL. Lei n. 11.101, de 9 de fevereiro de 2005. *Regula a recuperação judicial, a extrajudicial e a falência do empresário e da sociedade empresária*. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/lei/111101.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/111101.htm)>. Acesso em 11 fev. 2021.

BRASIL. Lei n. 11.196, de 21 de novembro de 2005. *Altera dispositivos da lei de recuperação judicial, a extrajudicial e a falência do empresário e da sociedade empresária*. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/lei/111196.htm#:~:text=Par%C3%A1grafo%20%C3%BAnico,para%20a%20habilita%C3%A7%C3%A3o%20ao%20Repes.&text=%C2%A7%201%C2%BA%20A%20receita%20bruta,contribui%C3%A7%C3%B5es%20incidentes%20sobre%20a%20venda.>](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/111196.htm#:~:text=Par%C3%A1grafo%20%C3%BAnico,para%20a%20habilita%C3%A7%C3%A3o%20ao%20Repes.&text=%C2%A7%201%C2%BA%20A%20receita%20bruta,contribui%C3%A7%C3%B5es%20incidentes%20sobre%20a%20venda.>)>. Acesso em 11 fev. 2021.

BRASIL. Lei nº 14.112, de 24 de dezembro de 2020. *Altera as Leis nos 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, 10.522, de 19 de julho de 2002, e 8.929, de 22 de agosto de 1994, para atualizar a legislação referente à recuperação judicial, à recuperação extrajudicial e à falência do empresário e da sociedade empresária*. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/lei/L14112.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2014.112%2C%20DE%2024%20DE%20DEZEMBRO%20DE%202020&text=Altera%20as%20Leis%20nos,empres%C3%A1rio%20e%20da%20sociedade%20empres%C3%A1ria.>](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/L14112.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2014.112%2C%20DE%2024%20DE%20DEZEMBRO%20DE%202020&text=Altera%20as%20Leis%20nos,empres%C3%A1rio%20e%20da%20sociedade%20empres%C3%A1ria.>)>. Acesso em 11 fev. 2021.

BRASIL. SENADO FEDERAL. Comissão de Assuntos Econômicos. Exposição de Motivos da Lei 11.101/2005. Parecer n. 534. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=580933>. Acesso em 13 jul. de 2020. p 30.

BRASIL. 1ª Vara de Falência de São Paulo. Recuperação Judicial nº 1125658-81.2018.8.26.0100. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br>>. Acesso em: 11 fev. 2021.

BRASIL. 2ª Câmara Reservada de Direito Empresarial do Tribunal de Justiça de São Paulo. Agravo de Instrumento nº 2031168-25.2019.8.26.0000. Relator Desembargador Ricardo Negrão. Disponível em: < <https://esaj.tjsp.jus.br> >. Acesso em: 11 fev. 2021.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Suspensão de Liminar SLS nº 2485 / SP. Relator Ministro João Otávio de Noronha, Presidente. Disponível em: < <https://processo.stj.jus.br> >. Acesso em: 11 fev. 2021.

CIRIUM. *Cirium Airlines Insights Review 2020*. Disponível em: <<https://cirium.lookbookhq.com/2020-airline-insights-review/from-cirium-chief-executive-officer>>. Acesso em: 10 fev. 2021.

DAM, Kenneth W. *The Law-Growth Nexus: The Rule of Law and Economic Development*. Washington: Brookings Institutions, 2006.

DINIZ, Maria Helena. Dicionário Jurídico, Vol. II. 3ª ed. São Paulo. Saraiva, 2012.

GOMES, Orlando. *Contratos e Obrigações comerciais*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

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

GOODE, Roy. *The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment: a Driving Force for International Asset-Based Financing*. UNIDROIT. Disponível em: <<https://www.unidroit.org/overview-2001capetown>>. Acesso em: 10 fev 2019.

MARTINS, Fran. *Contrato e obrigação comercial*. 15. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

RIZZARDO, Arnaldo. *Leasing: arrendamento mercantil no direito brasileiro*. 4ª ed. São Paulo. Revista dos Tribunais, 2009.

VALOR ECONÔMICO. 'Caso Avianca' pode encarecer. Disponível em: <<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2019/02/07/caso-avianca-pode-encarecer-leasing.ghtml>>. Acesso em: 10 fev. 2019.

