FELIPE BONSENSO VENEZIANO

**Convenção da Cidade do Cabo e Protocolo Aeronáutico:
Aplicabilidade e Efeitos no Ordenamento Jurídico Brasileiro**

Dissertação de Mestrado

Orientador: Professor Dr. Marco Fábio Morsello

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE DIREITO

São Paulo – SP

2017

FELIPE BONSENSO VENEZIANO

**Convenção da Cidade do Cabo e Protocolo Aeronáutico:
Aplicabilidade e Efeitos no Ordenamento Jurídico Brasileiro**

Dissertação de Mestrado apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós-Graduação em Direito, da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Mestre na área de concentração Direito Civil, sob a orientação do Professor Dr. Marco Fábio Morsello.

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE DIREITO**

São Paulo – SP

2017

ENEZIANO, Felipe Bonsenso
Convenção da Cidade do Cabo e Protocolo Aeronáutico: Aplicabilidade e Efeitos no
Ordenamento Jurídico Brasileiro / Felipe Bonsenso Veneziano ; orientador Marco Fábio
Morsello -- São Paulo, 2017.
240 p.

Dissertação (Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Direito Civil) - Faculdade de
Direito, Universidade de São Paulo, 2017.

1. Convenção da Cidade do Cabo e Protocolo Aeronáutico 2. Direito Aeronáutico 3.
Contratos Empresariais 4. Custos de Transação 5. Tratados Internacionais 6. Conflito de leis
(antinomias) I. Morsello, Marco Fábio, orientador. II. Título.

Nome: VENEZIANO, Felipe Bonsenso

Título: Convenção da Cidade do Cabo e Protocolo Aeronáutico: Aplicabilidade e Efeitos no Ordenamento Jurídico Brasileiro

Dissertação apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (FDUSP), como exigência para obtenção do título de Mestre em Direito, na área de concentração Direito Civil.

Aprovado em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Marco Fábio Morsello (Orientador)

Instituição: FDUSP

Assinatura: _____

Julgamento: _____

Prof^a. Titular. Dr^a. Paula Andrea Forgioni.

Instituição: FDUSP

Assinatura: _____

Julgamento: _____

Prof^a. Dr^a. Nadia de Araujo

Instituição: PUC-RJ

Assinatura: _____

Julgamento: _____

*Ao João Bosco, que, além de pai, fez brotar, e
incansavelmente nutriu, minha paixão pela
aviação.*

AGRADECIMENTOS

A Deus, a quem se deve agradecer sempre, por tudo.

À Sonia, que desde tão cedo assumiu as funções materna e paterna em minha vida, por ter apoiado minhas escolhas, tornando sonhos realidades e educando da maneira mais plena.

Ao Eduardo, pela paciência, apoio e companheirismo durante a árdua jornada.

Ao Prof. Associado Dr. José Fernando Simão, querido amigo, pela gentil indicação e apresentação ao meu orientador, ainda nos tempos de graduação e pelo aconselhamento durante os anos de pesquisa e redação.

Ao Prof. Dr. Marco Fábio Morsello, verdadeiro mestre em Direito Aeronáutico, pelo apoio e orientação, sempre com entusiasmo, apesar de ser o tema deveras específico e incomum nas Arcadas.

Ao Adolpho Julio, pela compreensão e, especialmente, pelo suporte material encontrado em Pinheiro Neto Advogados.

À Millena e ao Ricardo, por toda a ajuda e carinho, principalmente nos momentos mais difíceis.

*"The air up there in the clouds is very pure
and fine, bracing and delicious.
Any why shouldn't it be... its the same the
angels breathe."*

Mark Twain

RESUMO

VENEZIANO, Felipe Bonsenso. *Convenção da Cidade do Cabo e Protocolo Aeronáutico: Aplicabilidade e Efeitos no Ordenamento Jurídico Brasileiro*. 2017. 240 p. Mestrado – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

Nesta dissertação são analisados aspectos relativos à aplicabilidade e aos efeitos no ordenamento jurídico brasileiro da 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, ratificados pelo Brasil em 15 de maio de 2013, (“Convenção da Cidade do Cabo” e “Protocolo Aeronáutico”, respectivamente). A Convenção surgiu como resposta à necessidade de uniformização e segurança jurídica em transações comerciais referentes a equipamentos móveis de alto valor, de modo a permitir a continuidade e aumento no fluxo de capital no setor, tendo em vista as particularidades dos bens envolvidos e a pluralidade de jurisdições em que poderiam estar localizados. A aplicabilidade da Convenção e do Protocolo envolve questões de aprovação e ratificação de tratados, posição hierárquica de acordos internacionais e conflitos entre normas (antinomias). Os efeitos, por sua vez, incluem alterações no arcabouço legal referente à aviação (por exemplo Resoluções da Agência Nacional de Aviação Civil) e em estruturas de financiamento ou utilização de aeronaves por companhias aéreas, já que a Convenção propõe um novo paradigma nessas operações. O foco desta dissertação, portanto, consiste em analisar esses dois pontos de relevo, sob as óticas: (i) histórica, considerando as motivações para a elaboração do tratado e seu processo de criação e aprovação, inclusive no Brasil; (ii) internacionalista, no que diz respeito ao Direito dos Tratados e das hipóteses de prevalência da Convenção; (iii) civil e comercialista, quanto aos principais contratos utilizados no setor aeronáutico, de natureza empresarial e de lucro e da influência da teoria dos custos de transação; (iv) econômica, pautando-se pelas forças de mercado e benefícios efetivamente verificados em decorrência da aplicação da Convenção; e (v) interdisciplinar, no que tange à outros campos do Direito de alguma forma relacionados ao tratado em questão, como falimentar e processual civil.

Palavras-chave: Convenção da Cidade do Cabo e Protocolo Aeronáutico. Direito Aeronáutico. Contratos Empresariais. Custos de Transação. Tratados Internacionais. Conflito de leis (antinomias).

ABSTRACT

VENEZIANO, Felipe Bonsenso. *The Cape Town Convention and The Aircraft Protocol: Applicability and Effects in the Brazilian Legal System*. 2017. 240 f. Master Degree – Faculty of Law, University of São Paulo, São Paulo, 2017.

This dissertation analyzes related aspects to the applicability and effects in the Brazilian legal system of the Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific To Aircraft Equipment, which were signed in Cape Town on November 16, 2001 and ratified by Brazil in May 15, 2013, ("Cape Town Convention" and "Aircraft Protocol", respectively). The Convention arose as a response to the need for uniformity and legal certainty in commercial transactions regarding high-value mobile equipment in order to allow continuity and increase in the industry's flow of capital, given the particularities of the assets involved and the plurality of jurisdictions in which it could be located. The applicability of the Convention and the Protocol involves issues of treaty making and approval, as well as ratification, hierarchical position of international treaties, and conflicts of rules (antinomies). The effects, in turn, include changes in the aviation legal framework (e.g. National Civil Aviation Agency Resolutions) and in the aircraft financing or use structures, as the Convention proposes a new paradigm for such transactions. The focus of this dissertation, therefore, is to analyze these two points of importance, from different perspectives: (i) historical, considering motivations for the treaty's drafting and its process of creation and approval, including the one in Brazil; (ii) internationalist, with regard to the law of treaties and the cases of supremacy of the Convention; (iii) civil and commercial, regarding the main contracts used in the aeronautical sector, which are to be regarded of business and profit nature, as well as the influence of transaction costs theory; (iv) economic, based on market forces and benefits effectively reached as a result of the application of the Convention; and (v) interdisciplinary, with respect to other fields of law which in some way relate to said treaty, such as bankruptcy and civil procedure.

Keywords: Cape Town Convention and Aircraft Protocol. Air Law. Business-to-business Contracts. Transaction Costs. International Treaties. Conflict of rules (antinomies).

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ASU	Aircraft Sector Understanding
AWG	Aviation Working Group
CBA	Código Brasileiro de Aeronáutica
CCJC	Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania
CDC	Código de Defesa do Consumidor
CDEIC	Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio
CERCBA	Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica
CERNAI	Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil
CONJUR	Consultoria Jurídica do MRE
CREDN	Comissões de Relações Exteriores e Defesa Nacional
CTC	Convenção da Cidade do Cabo (Cape Town Convention)
CVDT	Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados
EETC	Enhanced Equipment Trust Certificate
FAA	Federal Aviation Administration
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IDERA	Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IR	International Registry
IUAI	International Union of Aerospace
LATAM	Latam Airlines Group S.A.
LINDB	Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro
MRE	Ministério das Relações Exteriores
NCPC	Novo Código de Processo Civil
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
ONU	Organização das Nações Unidas
PAN AM	Pan American World Airways

PUE	Professional User Entity
RAB	Registro Aeronáutico Brasileiro
RE	Recurso Extraordinário
SAC	Secretaria de Aviação Civil
SRF	Secretaria da Receita Federal
SRI	Superintendência de Relações Internacionais
STJ	Superior Tribunal de Justiça
STF	Supremo Tribunal Federal
TAM	TAM Linhas Aéreas S.A.
TUE	Transacting User Entity
UNIDROIT	International Institute for the Unification of Private Law
VARIG	Varig Linhas Aéreas S.A.
VASP	Viação Aérea São Paulo S.A.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
Delimitação do tema	18
1. DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO DA AVIAÇÃO CIVIL	22
1.1 Evolução tecnológica e jurídica	22
1.2 Relação com conflitos bélicos	24
1.3 Expansão da capacidade	28
1.4 Panorama do financiamento aeronáutico	30
2. A CONVENÇÃO DA CIDADE DO CABO: UM HISTÓRICO	34
2.1 Justificativas para a Convenção	34
2.1.1 Aspectos econômicos.....	35
2.1.2 Regras de direito aplicável.....	38
2.1.3 Necessidade de uniformização.....	46
2.1.4 A redução de custos de transação	49
2.1.5 Possíveis benefícios	59
2.1.5.1 OCDE e descontos	60
2.1.5.2 Viabilidade de novas estruturas – EETC	62
2.2 Primeiras tentativas de uniformização	64
2.3 Da Proposta Canadense à entrada em vigor.....	68
2.4 Justificativas para o êxito.....	73
2.4.1 Estrutura.....	74
2.4.2 Participação da indústria	79
2.5 Críticas à Convenção	81
3. A CONVENÇÃO DA CIDADE DO CABO: BREVE PANORAMA ..	85
3.1 Autonomia privada na Convenção e no Protocolo	85

3.2 Campo de aplicação	89
3.3 Garantia Internacional.....	89
3.4 Registro Internacional.....	91
3.5 Lei aplicável.....	92
3.6 Medidas protetivas	92
3.7 IDERA	94
3.8 Insolvência	95

4. A RATIFICAÇÃO PELO BRASIL E A FORÇA DA CONVENÇÃO 98

4.1 Tratados internacionais no Brasil	98
4.2 Histórico.....	126
4.2.1 Da participação da delegação brasileira ao Poder Legislativo	127
4.2.2 O processo legislativo e entrada em vigor no Brasil	137
4.3 Critérios para solução de antinomias	141
4.3.1 Critério hierárquico.....	143
4.3.2 Critério cronológico.....	144
4.3.3 Critério da especialidade.....	147
4.3.4 Conflitos entre critérios – antinomias de segundo grau.....	151
4.3.5 Insuficiência de critérios	153

5. EFEITOS NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO: UM NOVO PARADIGMA? 155

5.1 Modificações na esfera contratual	155
5.2 Interação com a Lei de Falências.....	156
5.3 Interação com o Código de Processo Civil.....	160
5.4 Interação com a Regulamentação infralegal	166
5.4.1 Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).....	166
5.4.2 Secretaria da Receita Federal.....	170
5.5 Implicações ao Registro Aeronáutico Brasileiro	172
5.6 IDERA	173
5.7 Jurisprudência	174

6. FINANCIAMENTO AERONÁUTICO E ASPECTOS CONTRATUAIS	177
6.1 Tipos contratuais da Convenção	177
6.2 Elementos do Negócio Jurídico	178
6.3 Delimitação dos contratos.....	181
6.4 Contrato como operação econômica.....	183
6.5 Autonomia privada	190
6.6 Pacta sunt servanda.....	195
6.7 Operações e contratos coligados.....	199
6.8 Inadimplemento	204
7. ANÁLISE DE UM CASO CONCRETO: EETC	209
7.1 Estrutura.....	209
7.2 Agências de Avaliação de Risco.....	212
7.3 Benefícios alcançados: comprovando as teses.....	216
8. A CONVENÇÃO DA CIDADE DO CABO: VISÃO PARA O FUTURO	219
8.1 Novos entendimentos jurisprudenciais?	219
8.2 Lege ferenda: novos Códigos	222
8.3 Emendas à Convenção	226
8.4 Novos Protocolos.....	227
CONSIDERAÇÕES CONCLUSIVAS.....	229
REFERÊNCIAS	232

INTRODUÇÃO

AZEVEDO, parafraseando Ortega y Gasset, defende que “o negócio jurídico é o negócio jurídico e todas as suas circunstâncias”¹. Estas podem ser identificadas como o padrão cultural capaz de fazer com que surjam relações jurídicas, aquilo que permita com que a declaração de vontade seja vista como manifestação jurídica. Para os fins deste trabalho, entender as circunstâncias da celebração da Convenção e dos próprios contratos ao quais ela se refere é primordial.

A globalização é intrinsecamente relacionada ao setor aeronáutico. Podemos afirmar que é efeito, mas também causa da aviação. O transporte aéreo possibilita a diminuição das distâncias entre países, fomentando o avanço para uma comunidade cada vez mais global. Essa comunidade, por sua vez, impulsiona a demanda de ligações rápidas e de um fluxo eficiente de bens, capitais e pessoas. Nesse contexto, em um espaço de pouco mais de 100 anos, a partir do pioneiro voo de Santos Dumont, assistiu-se à rápida transição nos meios de transporte. Dentre outros avanços, de dias passaram a levar apenas horas para cruzar os oceanos. Conforme se desenvolvia, o mercado exigia equipamentos maiores, mais modernos e mais eficientes, consequentemente mais caros.

Além disso, mudanças significativas na estrutura dos agentes econômicos, causadas pela desregulamentação e privatizações, inseriam novos riscos em um setor até então majoritariamente mantido com recursos estatais. Logo, em uma perspectiva puramente econômica, conforme a aviação evoluía, aumentava igualmente a necessidade de capital externo para viabilizar o segmento. O que por sua vez exigia soluções jurídicas e contratuais complexas, capazes de lidar com a nova realidade e garantir a circulação de riqueza. O caráter transnacional da aviação, somado à alta mobilidade das aeronaves, colocava em contato diversas nações. Não só nos voos em si, mas transpunham-se fronteiras também nas estruturas necessárias para a aquisição e utilização de aeronaves pelas companhias aéreas.

Nesse contexto, a aviação se fez presente em quase todos os Estados: ricos e pobres, monarquias e repúblicas, civilistas e de *common law*. Essa pluralidade de jurisdições e governos exigiu uniformização jurídica, solucionada por meio de tratados sobre os mais diversos temas: aviação civil internacional na Convenção de Chicago, direitos sobre

¹ AZEVEDO, Antonio Junqueira de. *Negócio jurídico: existência, validade e eficácia* 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2002, p. 120.

aeronaves na Convenção de Genebra, medidas assecuratórias na Convenção de Roma e transporte de passageiros nas Convenções de Varsóvia e Montreal. Contudo, perduraram as demandas: mais segurança jurídica e mais previsibilidade², mormente para as estruturas financeiras. É esse cenário que motivou esforço conjunto de Estados, Organizações Internacionais, empresas e acadêmicos para o desenvolvimento de um acordo internacional capaz de facilitar a disponibilização de recursos ao setor aeronáutico, mantendo o ciclo econômico ativo.

Anos de intensos debates resultaram na 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 ratificados pela República Federativa do Brasil em 15 de maio de 2013, ou, simplesmente, Convenção e Protocolo, conforme terminologia empregada neste estudo.

Entendemos que esse tratado é fundamental para a aviação. Juridicamente, podemos dizer que diminuiu incertezas; uniformizou regras sobre garantias e contratos; reduziu externalidades e custos de transação. Consequentemente elevou o grau de confiança dos agentes econômicos, facilitando o tráfico. Economicamente, por garantir a necessária segurança jurídica ao investimento, permite a expansão das atividades de toda a cadeia produtiva, do fabricante da aeronave ao passageiro, direta e indiretamente, conforme analisaremos.

Para que se entenda bem a Convenção e o Protocolo, é necessário conhecer, além da perspectiva econômica, aspectos de direito internacional (inerentes a qualquer tratado), como também aqueles relacionados a outras áreas, como direito civil, processual e comercial. Todos que têm interface e, de alguma forma, influenciam sobre a aplicação do acordo. Regras sobre a lei aplicável a um contrato internacional de arrendamento, sobre reintegração de posse de uma aeronave e sobre o princípio da autonomia da vontade são apenas alguns exemplos. Mesmo porque a Convenção deixa inúmeros aspectos de sua aplicação a cargo das normas de direito interno.

² Como bem nota FORGIONI: “quanto maior o grau de segurança e previsibilidade jurídicas proporcionadas pelo sistema, mais azeitado o fluxo de relações econômicas”. (FORGIONI, Paula A. *Contratos Empresariais: teoria geral e aplicação*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2015, p. 119).

Nesse contexto, reconhecendo a relevância do direito brasileiro para a aplicação efetiva em nosso ordenamento, este trabalho propõe uma análise extensiva e interdisciplinar da Convenção e do Protocolo. Ademais, fomos motivados pelo fato de que, por ser a Convenção relativamente recente, há pouca atividade acadêmica sobre o assunto, não só em nível internacional, mas principalmente em nível doméstico. O tema foi escolhido para ajudar a suprir essa lacuna na doutrina brasileira. Para nortear nosso estudo, consideramos sob ampla perspectiva a tese principal desenvolvida no âmbito da elaboração da Convenção: a uniformização poderia reduzir custos e trazer benefícios, diretos e indiretos, para todas as partes envolvidas.

Pela análise do desenvolvimento histórico da aviação, entendem-se as necessidades crescentes de capital e as mudanças nas circunstâncias socioeconômicas relacionadas às companhias aéreas e ao equipamento aeronáutico. Já a história da própria Convenção fornece ferramentas importantes para compreender os objetivos do acordo e os pontos que exigem reflexão. É o caso daqueles sobre a efetiva aplicação do tratado, destacando-se ainda os estudos preparatórios sobre os impactos econômicos do tratado, que nos anos 90 previam os benefícios que poderiam ser alcançados com a implementação.

Resultado de longa pesquisa junto ao Governo Brasileiro, propomos um breve panorama da Convenção e do Protocolo da maneira que foram ratificados pelo Brasil, notando, contudo, que não é objeto deste estudo a análise pormenorizada e detalhada do tratado em si, já que isso é feito com maestria pelo Comentário Oficial³⁻⁴ elaborado por Sir

³ De acordo com a Resolução nº 5 à Convenção: “Resolução Nº 5 relativa aos Comentários Oficiais sobre a Convenção e o Protocolo Aeronáutico a Conferência, tendo adotado a Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis e o Protocolo à Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis Relativo a Matérias Específicas ao Equipamento Aeronáutico; Consciente da necessidade de comentários oficiais sobre esses textos como uma ajuda para aqueles que sejam chamados a trabalhar com esses documentos; Reconhecendo o uso crescente de comentários desse tipo no contexto de instrumentos técnicos modernos de direito comercial; e notando que o documento Informe Explicativo e Comentários (DCME-IP/2) proporciona um bom ponto de partida para o aprofundamento desses comentários oficiais; Resolve: Solicitar a preparação de um projeto de comentários oficiais sobre esses textos pelo Presidente do Comitê de Redação, em estreita cooperação com os Secretariados do UNIDROIT e da OACI, e em coordenação com o Presidente da Comissão Plenária, com o Presidente do Comitê de Cláusulas Finais e com membros interessados do Comitê de Redação e observadores que tenham participado de seu trabalho; Solicitar que tal projeto seja circulado pelos dois Secretariados entre todos os Estados negociadores e observadores participantes tão logo seja possível após a conclusão da Conferência, convidando-os a formular comentários a respeito; e solicitar que uma versão final revisada dos comentários oficiais seja transmitida pelos dois Secretariados a todos os Estados negociadores e observadores participantes tão logo seja possível após a conclusão da Conferência.” (BRASIL. Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013).

⁴ A natureza desse comentário oficial não é vinculante, mas que pode servir como guia para a aplicação e interpretação da Convenção e do Protocolo, conforme nota GOODE em sua introdução. (GOODE, Roy. *Official Commentary on the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol*

Roy Goode, professor emérito da Universidade de Oxford⁵. Buscamos apresentar ao leitor as características principais e mais importantes da nova regulamentação, que entendemos compor o conjunto de seus elementos essenciais.

Para contextualizar a Convenção e o Protocolo no direito brasileiro, refletimos sobre a sua situação no Brasil, passando pelo processo de ratificação, pelas discussões sobre a hierarquia dos tratados, critérios de interpretação e solução de antinomias, de modo a embasar a tese que defendemos de que a Convenção e o Protocolo têm prevalência.

Expandindo os estudos para outros campos, reconhecemos que a Convenção e o Protocolo diminuem custos de transação, sendo inerente considerar o direito comercial e a análise econômica do direito. Ou seja, analisar o tratado como ferramenta capaz de reduzir as externalidades e a assimetria de informações, valendo-se de princípios fundamentais da Convenção, da autonomia da vontade e da liberdade de contratar e, principalmente, ao *pacta sunt servanda*.

É impossível descolar-se do fato de que as partes em operações aeronáuticas são empresas, geralmente com alto grau de refinamento, o que implica afastar a aplicação de regras do direito do consumidor e da hipossuficiência dos contratantes. E daí decorre a conclusão de que a análise da prevalência do tratado não deve ser influenciada pelos precedentes relativos aos direitos de passageiros que afastam as convenções internacionais sobre o tema. Repise-se que são matérias e partes tuteladas distintas. Entre companhia aérea e banco financiador não há consumo, logo não há que se invocar direitos personalíssimos ou garantias constitucionais de proteção.⁶

Nessa mesma esteira faz-se necessário estudar aspectos de direito civil, especialmente aqueles atinentes à classificação dos contratos. Afinal, a Convenção é, em última instância e principalmente, conjunto de regras que afetam as contratações cujo objeto é o equipamento móvel. Por isso, consideramos também quais são as principais figuras

thereto on Matters specific to Aircraft Equipment. 3. ed. Roma: UNIDROIT, 2013, p. 3). Frise-se que não se deve confundir esse comentário oficial com o que é denominado “interpretação autêntica”, aquela que emana das próprias partes contratantes e que se torna obrigatória (Vide nesse sentido ACCIOLY, Hildebrando. *Tratado de Direito Internacional Público*. v. 1, São Paulo: Quartier Latin, 2009, p. 735; REZEK, José Francisco. *Direito dos Tratados*. Rio de Janeiro: Forense, 1984, p. 446; e MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. *Tratados internacionais: (com comentários à Convenção de Viena de 1969)*. 2. ed. rev. ampl. e atual. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2004, p. 135).

⁵ GOODE, Roy. *Official Commentary on the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol thereto on Matters specific to Aircraft Equipment*. 3. ed. Roma: UNIDROIT, 2013.

⁶ Trata-se de contratos empresariais, excluídos portanto os contratos com consumidores. Cf. FORGIONI, Paula A. *Contratos Empresariais: teoria geral e aplicação*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2015, p. 30.

contratuais empregadas para o financiamento de aeronaves. Defendemos, ainda, que esses contratos são empresariais e de lucro, em interface com o tópico de direito comercial, mas jamais contratos de consumo; e que nas complexas estruturas é possível verificar a coligação de contratos e contratos atípicos.

Sugerimos apreciações críticas à Convenção e ao Protocolo no que concerne aos possíveis pontos de atrito com normas de direito interno, implicações práticas verificadas no Brasil (como as mudanças em regulamentações e novas práticas adotadas), diálogo com normas locais e precedentes. Confirmando as previsões de que o tratado traria benefícios econômicos, discurremos brevemente sobre a estrutura de financiamento inédita adotada em 2015 por companhia aérea brasileira e que dependeu fortemente da implementação no país.

Por fim, sugerimos uma análise da perspectiva do tratado e sua aplicação no futuro, tendo em vista propostas de novos códigos comercial e de aeronáutica, bem como conclusão de novos protocolos sobre outros tipos de equipamento.

A importância do tema como objeto de estudo está, assim, justificada. Sua relevância, econômica e jurídica, é patente. Mas sobremaneira complexa, o que nos leva a reforçar que este trabalho é apenas uma breve consolidação de aspectos que podem, e devem, ser expandidos.

Delimitação do tema

Para melhor compreensão das ideias desenvolvidas neste estudo, é imperioso esclarecer as delimitações quanto ao seu tema, sem prejuízo de reflexões mais detalhadas nos títulos oportunos.

Em relação à estrutura do tratado internacional: consideramos apenas a Convenção e o Protocolo Aeronáutico, sempre referidos neste trabalho de forma unitária, como se fossem um só (o que também é conhecido como Texto Consolidado). Ademais, considerando que o Brasil, até esta data, não ratificou o Protocolo Ferroviário e nem o Protocolo Espacial, não analisamos seus respectivos elementos, salvo no que diz respeito à possibilidade de implementação posterior e importância crescente desses instrumentos em nível global. Mesmo porque, conforme disciplina a Convenção, não há aplicação e incidência de qualquer dispositivo sem que ao menos um dos Protocolos tenha sido ratificado. Portanto, consideramos os efeitos da Convenção incidindo nos termos dos dispositivos do Protocolo

em vigor para o Brasil. Dessa forma, referências à Convenção, ainda que sem a utilização da expressão “protocolo”, devem ser entendidas como compreendendo ambos os textos, salvo se de outra forma expressamente mencionado. Todos os artigos grafados em algarismos arábicos pertencem à Convenção, enquanto que em romanos, ao Protocolo.

Quanto aos objetos das relações jurídicas e da incidência das normas da Convenção, consequentemente analisamos apenas uma categoria específica de equipamentos móveis: os bens aeronáuticos, definidos pelo Protocolo como aeronaves⁷, helicópteros⁸ e motores de avião⁹, considerando-se as particularidades das próprias definições. O exposto neste trabalho não compreende qualquer aeronave. Muito menos embarcações, plataformas de petróleo, trens, satélites, balões, automóveis, dentre outros. De tal sorte que ao utilizarmos expressões como “financiamento aeronáutico”, “contratos de aeronaves”, “setor aeronáutico”, etc. estamos nos referindo especificamente à categoria de bens em luz das definições do Protocolo.

Entendemos também que é pertinente estabelecer o alcance das normas incidentes sobre a matéria, afastando-se a aplicabilidade de regras consumeristas, já que a análise é focada em contratos interempresariais e de lucro. Assim, não faz parte deste estudo considerar, dentre outros, discussão acerca da aplicação do Código de Defesa do Consumidor (CDC) a uma relação entre banco financiador e pessoa física tomadora de crédito (que poderia ser considerada como hipossuficiente ou, na visão de ROPPO, *debole*¹⁰). Portanto, sempre que falarmos em “contratos” compreendemos as relações

⁷ “(a) ‘aeronave’ significa aeronave tal como definido para efeito da Convenção de Chicago, a qual é ou um casco de aeronave com os motores de avião que lhe são acoplados ou um helicóptero;” (BRASIL. Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013).

⁸ “(l) ‘helicópteros’ significam máquinas mais pesadas que o ar (exceto aquelas utilizados nos serviços militares, de alfândega ou de polícia), cuja sustentação em vôo é assegurada principalmente por reações do ar geradas por um ou mais rotores a hélices, em grande parte verticais, e que sejam de modelo certificado pela autoridade aeronáutica competente como aptas a transportar:

(i) no mínimo cinco (5) pessoas incluindo a tripulação; ou

(ii) mercadorias pesando mais que 450 quilos, junto com todos os módulos ou outros acessórios, peças e equipamentos instalados, incorporados ou acoplados, bem como todas as informações, manuais e registros a eles relativos; (BRASIL. Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013).

⁹ “(b) ‘motores de avião’ significam motores de avião (exceto aqueles utilizados nos serviços militares, de alfândega ou de polícia) propulsionados por tecnologia a jato, por turbinas ou por pistão, os quais:

(i) no caso dos motores a jato, desenvolvam, cada um, um empuxo mínimo de 1750 libras ou equivalente; e

(ii) no caso de motores a turbina ou a pistão, desenvolvam, cada um, um arranque nominal na decolagem de 550 HP ou equivalente, junto com todos os módulos ou outros acessórios, peças e equipamentos instalados, incorporados ou fixados, bem como todas as informações, manuais e registros relativos àqueles;” (BRASIL. Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013).

¹⁰ ROPPO, Vincenzo. *Il contratto*. 2. ed. Torino: Giuffrè, 2011, p. 848.

jurídicas entre agentes empresariais. Contudo fazemos uma ressalva: defendemos que qualquer contrato para financiamento aeronáutico ao qual se aplica a Convenção, por conta de sua relevância econômica, é um contrato de lucro, conforme proposto por AZEVEDO¹¹, mesmo quando uma das partes é pessoa física.

Ainda que o caráter internacional das operações aeronáuticas e da Convenção, também nos preocupamos com transações puramente nacionais, nas quais todas partes estão localizadas no território brasileiro. Não obstante a Convenção permitir que um Estado afaste a aplicação do texto para as operações internas, por meio de declaração específica, o Brasil optou por não depositar nada nesse sentido. Inclusive, parecer técnico da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), analisado oportunamente, defendeu a incidência da Convenção e do Protocolo às transações internas, entendendo ser benéfico para os envolvidos.

Especificamente na esfera internacionalista, desde logo entendemos que a Convenção não é tratado de direitos humanos e, por isso, não tem hierarquia supralegal. Nesse sentido seguimos a decisão do Supremo Tribunal Federal¹² e o disposto na Emenda Constitucional nº. 45 de 2004, que, dentre outros, inseriu o § 3º ao artigo 5º da Constituição Federal da República. Nesse caso, fica prejudicada argumentação que defenda a primazia da Convenção da Cidade do Cabopelo critério hierárquico quando comparado às leis ordinárias, com as quais compartilha o âmbito de validade. Esse critério, entretanto, permanece eficaz para solução de qualquer antinomia com normas infralegais, tais como portarias, decretos e resoluções.

Sobre as antinomias em especial, adicionalmente ao *leading case* consubstanciado no Recurso Extraordinário (RE) 80.004¹³, consideramos precedentes do Supremo sobre as Convenções Internacionais e o CDC. O fizemos por dois motivos: primeiro, as decisões e os votos proferidos trazem elementos gerais sobre a hierarquia dos tratados no ordenamento

¹¹ AZEVEDO, Antonio Junqueira de. Diálogos com a doutrina: entrevista com Antonio Junqueira de Azevedo. *Revista Trimestral de Direito Civil*, v. 9, abr/jun. 2008, p. 304-305.

¹² STF- ADI 1.480/DF, rel. Min. Celso de Mello (08.08.2001): “Os tratados internacionais, uma vez regularmente incorporados ao direito interno, situam-se, no sistema jurídico brasileiro, nos mesmos planos de validade, de eficácia e de autoridade em que se posicionam as leis ordinárias, havendo, em consequência, entre estas e os atos de direito internacional público, mera relação de paridade normativa. Precedentes [...] No sistema jurídico brasileiro, os tratados ou convenções internacionais estão hierarquicamente subordinados à autoridade normativa da Constituição da República. Em consequência, nenhum valor jurídico terão os tratados internacionais, que, incorporados ao sistema de direito positivo interno, transgredirem, formal ou materialmente, o texto da Carta Política”.

¹³ RE 80.004-SE (BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário n. 80.004-SE. Relator: Ministro Xavier de Albuquerque. Brasília, DF, 1 jun. 1977. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=175365>>. Acesso em: 22 ago 2016).

jurídico pátrio, e por isso são úteis; segundo, em precedentes mais recentes cuja votação não está concluída¹⁴, há indicativos da possível prevalência de tratados, mesmo em casos envolvendo a proteção ao consumidor, valendo os critérios cronológico e da especialidade para a solução. Para nós, se a Corte Suprema tem evoluído caminhando para assentar entendimento monista (conforme defendido por grandes doutrinadores¹⁵) mesmo em caso em que se discutem direitos personalíssimos e garantias constitucionais, é possível afirmar que a raciocínio análogo pode ser aplicado aos eventuais casos de conflito entre normas da Convenção e normas de direito interno.

Feitas essas considerações, passemos então à análise da Convenção como propusemos em nossa Introdução, iniciando pelo desenvolvimento histórico da aviação civil.

¹⁴ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Pleno - Suspenso julgamento sobre regra de indenização em transporte aéreo internacional. Gravação da Sessão Plenária de 8 mai. 2014. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=vOlrSbXWVwg>>. Acesso em 16 out. 2016.

¹⁵ ACCIOLY, Hildebrando. *Manual de Direito Internacional Público*. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 1961.

CONSIDERAÇÕES CONCLUSIVAS

Em resumo, como resultado deste trabalho, podemos concluir que:

1. A aviação civil desenvolveu-se a passos largos, exigindo que o arcabouço normativo fosse constantemente alterado para contemplar as novas realidades e os avanços tecnológicos. Passou-se de uma atividade estatal altamente regulada para o livre mercado sem restrições, moldando-se as figuras contratuais e as regras de propriedade.

2. As aeronaves são bens altamente móveis, sujeitos a diversas jurisdições e consequentemente ordenamentos jurídicos distintos, o que demandou regras claras para promover segurança jurídica e previsibilidade.

3. A motivação para elaboração da Convenção foi principalmente econômica. Era preciso uniformizar regras relativas ao equipamento aeronáutico e transações do segmento, de modo a manter o tráfico mercantil. A participação ativa da indústria e uma estrutura inédita, que permitiram maior compatibilização com regras de direito interno das diversas jurisdições envolvidas podem explicar o êxito alcançado.

4. A análise das discussões no âmbito do Governo Federal Brasileiro, Executivo, Ministérios e Legislativo, indicam que a grande preocupação quanto à aplicação da Convenção dizia respeito à possibilidade de auto-tutela, que foi afastada pela declaração específica depositada pelo país. Não obstante, as manifestações oficiais sobre a ratificação do tratado em questão reconheciam a importância e necessidade de propiciar benefícios ao setor, tendo exercido o Brasil sua autonomia contratual internacional de forma plena, mas vinculando-se verdadeiramente aos termos da Convenção.

5. Ratificada e publicada, conforme exige a Constituição Federal, a Convenção da Cidade do Cabo tem força de lei ordinária e está devidamente internalizada no ordenamento jurídico brasileiro. Por não ser tratado de direitos humanos e por não haver declaração específica do Brasil sobre prevalência, não tem superioridade hierárquica ou de paridade à Constituição, equiparando-se à lei Federal.

6. A Convenção deverá sempre prevalecer por força principalmente do critério da especialidade, salvo se lei mais específica for editada, possibilidade que julgamos remota. O precedente do RE 80.004 está ultrapassado, além de não dever ser tomado como vinculante.

As circunstâncias atuais são diversas, principalmente resultado da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados.

7. Na ausência de precedentes específicos sobre a Convenção, dada sua promulgação recente, valem precedentes equivalentes em relação a outros tratados internacionais.

8. Os contratos de financiamento (arrendamento e afins) são contratos empresariais, entre agentes econômicos, e portanto contratos de lucro (e não existenciais). Deve prevalecer a autonomia da vontade e o *pacta sunt servanda*, possibilitando o vencimento antecipado, unilateral e as cláusulas de inadimplemento cruzado, tão essenciais para a estruturação desse tipo de negócio.

9. Os contratos referentes ao equipamento aeronáutico podem ser considerados coligados. Devem ser interpretados como uma operação econômica, não como meros instrumentos separados. Tais contratos são claramente interempresariais, de lucro, sendo inaplicáveis regras de Direito do Consumidor e classificação de contratantes como partes mais fracas ou débeis.

10. Qualquer medida tomada em relação aos remédios disponíveis na Convenção da Cidade do Cabo e Protocolo Aeronáutico para credores deverá seguir os ritos do judiciário brasileiro, sendo essa a melhor interpretação para a expressão “mediante autorização do poder judiciário” que consta na declaração depositada pelo Brasil. O ordenamento jurídico brasileiro prevê figuras efetivas para a proteção de credores.

11. Precedentes práticos de utilização de IDERAs e regras específicas emitidas pela ANAC e pelo Registro Aeronáutico Brasileiro indicam aplicabilidade da Convenção perante a autoridade aeronáutica. Destaquem-se os precedentes de deregistro (cancelamento de registro) de três aeronaves com utilização de IDERA.

12. Tendo a Convenção como legislação ordinária e a boa perspectiva de aplicação pelos tribunais brasileiros abriu caminho para estruturação de financiamentos por meio de emissões no mercado de capitais estadunidense (*Enhanced Equipment Trust Certificates - EETC*) e estruturas arrojadas. Neste sentido a estruturação do primeiro EETC na América Latina para TAM e LATAM.

13. Precedente dessa transação confirma que a devida aplicação de um tratado, indicando os impactos que não se limitam ao âmbito jurídico, mas especialmente econômico. Esta deve ser a principal conclusão do trabalho, indicando as interconexões entre direito, economia e mercado.

14. A implementação e correta aplicação da Convenção era segurança jurídica para os investimentos. Com isso o tratado torna-se um dínamo, fomentando negócios jurídicos e possibilitando maior eficiência nas relações econômicas, inclusive com diminuição dos custos de transação e de externalidades.

15. A análise da Convenção e do Protocolo no Brasil confirmam as teses que foram apresentadas quando da proposta inicial da elaboração do tratado: benefícios para as empresas, reduções de custos, e benefícios para os passageiros. Tomemos como exemplo a utilização de modernas aeronaves *Airbus A350-900* por companhia aérea brasileira, que se valeu de menores taxas de juros. Mais eficientes em termos de consumo de combustível, mais confortáveis para os viajantes.

16. O Protocolo Aeronáutico é apenas o primeiro dentre uma série que poderão ser futuramente ratificados pelo Brasil. Entendemos que, similar ao que fora verificado no mercado da aviação, outros setores poderão ser beneficiados. O Brasil não deve ficar na contramão do desenvolvimento de uniformização, recomendando-se que promova o debate para implementação ao menos dos protocolos ferroviário e espacial.

REFERÊNCIAS

ACCIOLY, Hildebrando. *Manual de Direito Internacional Público*. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 1961.

AGUIAR JÚNIOR, Ruy Rosado de. Contratos relacionais, existenciais e de lucro. *Revista Trimestral de Direito Civil*, v. 45, jan./mar. 2011.

ALLEN, Douglas W. Transaction Costs. In: BOUCKAERT, Boudewijn; GEEST, Gerrit de (eds.). *The Encyclopedia of Law and Economics*. Cheltenham, Edward Elgar, 2000, 1 v.

ALVES, José Carlos Moreira. *Direito Romano*. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2007.

ANGELUCCI, Enzo. *Todos os aviões do mundo*. São Paulo: Melhoramentos, 1982.

ANTUNES, José A. Engrácia. *Direito dos Contratos Comerciais*. 2. ed. Coimbra: Almedina, 2009.

AMARAL NETO, Francisco dos Santos. A autonomia privada como princípio fundamental da ordem jurídica: perspectivas estrutural e funcional. *Revista de Informação Legislativa*, v. 26, n. 102, abr./jun. 1989,

_____. *Direito Civil: introdução*. 6. ed. rev. atual. e aum. Rio de Janeiro: Renovar, 2008.

ARAÚJO, Fernando. *Teoria Económica do Contrato*. Lisboa: Almedina, 2007.

ARIOSI, Mariângela. *Conflitos entre tratados internacionais e leis internas: o judiciário brasileiro e a nova ordem internacional*. Rio de Janeiro: Renovar, 2000.

ATWOOD, John. Depositary update. *Cape Town Convention Journal*, v. 1, n. 1, p. 147-159, 2012.

AVIATION WORKING GROUP. Practitioner's Guide to The Cape Town Convention and The Aircraft Protocol. Rev. Ed. AWG: Chicago, 2012.

AZEVEDO, Antonio Junqueira de. Diálogos com a doutrina: entrevista com Antonio Junqueira de Azevedo. *Revista Trimestral de Direito Civil*, v. 9, abr./jun. 2008.

_____. *Negócio jurídico: existência, validade e eficácia*. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

BACKOVIC, Nikola. Securing the Security Agreements – A Possible Amendment to the Cape Town Convention through its Protocols. *Uniform Law Review*, 2007.

BEREND, J. H. Crans, Analysing the Merits of the Proposed Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Aircraft Equipment Protocol on the Basis of a Fictional Scenario. *Air & Space Law*, v. 25, pt. 5, p. 51-56, 2000.

BARROSO, Luís Roberto. *Interpretação e aplicação da Constituição: fundamentos de uma dogmática constitucional transformadora*, 3. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 1999.

BITTAR, Carlos Alberto. *Contratos Comerciais*. 4. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2005.

BOBBIO, Norberto. *Teoria do ordenamento jurídico*. 6. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1995.

_____. *Studi per una teoria generale del diritto*. Torino: Edizioni Giappichelli, 1970.

BUNKER, D.H. *International aircraft financing*, Montreal-Geneva, International Air Transport Association, 2005.

BURMAN, H.S. The commercial challenge in modernizing secured transactions law. *Uniform Law Review*, n. 8, 2003.

CALABRESI, Guido. Transaction Costs, Resource Allocation and Liability Rules: A Comment. Faculty Scholarship Series. Paper 3743, p. 68. Disponível em: <http://digitalcommons.law.yale.edu/fss_papers/3743>. Acesso em: 20 out. 2016.

CANOTILHO, J. J. Gomes. *Direito Constitucional e teoria da constituição*. 7. ed. 9. reimp. Lisboa: Almedina, 2011.

CARVALHO, Adolpho J. C. de; ALMEIDA PRADO, Fernando R. de; VENEZIANO, Felipe Bonsenso. Novas perspectivas para o financiamento de aeronaves. *Capital Aberto*, n. 124, dez. 2013. Disponível em: <<https://capitalaberto.com.br/boletins/infraestrutura-boletins/novas-perspectivas-para-o-financiamento-de-aeronaves/#.WDygTC0rJQI>>. Acesso em: 18 nov. 2016.

CASELLA, Paulo B. A integração econômica e seu tratamento constitucional. In: CONSELHO BRASILEIRO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS. *Mercosul: desafios a vencer*. São Paulo: CBRI, 1994.

_____. Constituição e direito internacional. In: CASELLA, P. B.; LIQUIDATO, V. L. V. Liquidato. (orgs.). *Direito da integração*. São Paulo: Quartier Latin, 2006.

_____. *Direito Internacional dos Espaços*. São Paulo: Atlas, 2009.

_____. *Direito Internacional, terrorismo e aviação civil*. São Paulo: Quartier Latin, 2006.

_____. Utilização no Brasil dos Princípios UNIDROIT relativos ao Contratos Comerciais Internacionais. In: CASELLA, Paulo Borba. *Contratos Internacionais e Direito Econômico no MERCOSUL – Após o término do período de transição*. SP: LTr, 1996.

CLARK, Lorne. The 2001 Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and Aircraft Equipment Protocol: Internationalizing Asset-based Financing Principles for the Acquisition of Aircraft and Engines. *J.Air L. & Com*, v. 69, n. 3, 2004.

COASE, Ronald H. The Nature of the Firm, 1937. Disponível em: <<http://www3.nccu.edu.tw/~jsfeng/CPEC11.pdf>>. Acesso em: 18.9.2014.

_____. *The firm, the market, and the law*. Chicago: The University of Chicago Press, 1988.

COMPARATO, Fábio Konder. Contrato de Leasing. *Revista dos Tribunais*, v. 389, mar. 1968.

COOTER, Robert; ULEN, Thomas. *Law and Economics*. 6. ed. Berkeley: Berkeley Law Books, 2016.

_____. The Cost of Coase, *J. Legal Stud.*, v. 11, n. 1, 1982.

CORREA FREIRE, J. Renato; CASELLA, Paulo Borba. *Contratos Financeiros Internacionais*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1994.

CRANS, Berend J. H. [ed.]. *Aircraft Finance: Recent Developments and Prospects*. Haia: Kluwer Law International, 1995.

_____. The Implications of the EU Accession to the Cape Town Convention. *Air and Space Law*, n. 35, p. 1-7, 2010.

_____. The Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Aircraft Equipment Protocol: Some Critical Observations. *Air and Space Law*, v. 23, pt. 6, p. 277-282, 1998.

CRETELLA JR., José. *Comentários à Constituição Brasileira de 1988*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1991.

CUMING, Ronald C.C. International Regulation of Aspects of Security Interests in Mobile Equipment. *Uniform Law Review*, 1991.

CUNIBERTI, Gilles. Advance relief under the Cape Town Convention. *Cape Town Convention Journal*, v. 1, p. 79-94, 2012.

DAHLMAN, Carl J. *The Problem of Externality*. The Journal of Law and Economics, Chicago, v. 22, 1979.

DALLARI, Pedro B. A. *Constituição e tratados internacionais*. São Paulo: Saraiva, 2003.

DEVAUX, Caroline. The Role of Experts in the Elaboration of the Cape Town Convention: Between Authority and Legitimacy. *European Law Journal*, v. 19, p. 843-863, 2013.

DIEDERIKS-VERSCHOOR, I. H. *Ph. An Introduction to Air Law*. 8. ed. rev. Haia: Kluwer Law International, 2006.

DINIZ, Maria Helena. *Lei de Introdução ao Código Civil brasileiro interpretada*. 16. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2011.

DOLINGER, Jacob. As soluções da Suprema Corte Brasileira para os conflitos entre o direito interno e o direito internacional: um exercício de ecletismo. *Revista Forense*, Rio de Janeiro, v. 92, n. 334, p 71-107, abr./jun. 1996.

_____. *Direito internacional privado: parte geral*. 12. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2016.

DOWNS, Nettie. Taking Flight from Cape Town: Increasing Access to Aircraft Financing. *University of Pennsylvania Journal of International Law*, v. 35, n. 3, 2014, p. 875. Disponível em: <<http://scholarship.law.upenn.edu/jil/vol35/iss3/5>>. Acesso em: 12 set. 2016.

EMERY, Louis E. Aircraft Finance Under a New Paradigm: The Cape Town Convention and Aircraft Equipment Protocol. *Issues in Aviation Law and Policy*, v. 2: 2004-2008, 2008, p. 4051-4078, 2008.

ESPINOLA, Eduardo. *A Lei de Introdução ao Código civil brasileiro*: (Dec.-Lei no 4.657, de 4 de setembro de 1942, com as alterações da Lei 1o 3.238, de 1o de agosto de 1957, e leis posteriores): comentada na ordem de seus artigos. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. 1 e 2 v.

FERRAZ JR., Tercio Sampaio. *Introdução ao Estudo do Direito: técnica, decisão, dominação*. 5. ed. 2. reimpr. São Paulo: Atlas, 2007.

FORGIONI, Paula A. *Teoria Geral dos Contratos Empresariais*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2009.

FORGIONI, Paula A.. *Contratos Empresariais: teoria geral e aplicação*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2015.

GLAISTER, William J.; MURPHY, Robert; CHAN, Marisa; DUNNE, Ellie; ACRATOPULO, Dunne. Lex situs after Blue Sky: is the Cape Town Convention the solution?. *Cape Town Convention Journal*, v. 1, n. 1, p. 3-23, 2012.

GOMES, Orlando. *Contrato de Adesão*. São Paulo: RT, 1972.

GOODE, Roy. *From Acorn to Oak Tree: the Development of the Cape Town Convention and Protocols*. *Uniform Law Review*, v. 17, parte 4, 2012.

_____. Harmonised Modernisation of the Law Governing Secured Transactions: General-Sectorial, Global-Regional. *Unif. Law Rev*, v. 8, p. 341-346, 2003.

_____. *Official Commentary on the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol thereto on Matters specific to Aircraft Equipment*. 3. ed. Roma: UNIDROIT, 2013.

_____. Security Interests in Mobile Equipment: Lawmaking Lessons from the Cape Town Convention. *Adelaide Law Review*, v. 25, n. 4, 2014.

_____. The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment: a driving force for international asset-based financing. *Uniform Law Review*, v. 7, 2002.

_____. Transnational Commercial Law and the Influence of the Cape Town Convention and. Aircraft Protocol, 50 CANADIAN BUSINESS. *Law Journal*, n. 186, 2011.

_____. Transcending the boundaries of Earth and Space: the preliminary draft UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment. *Uniform Law Review*, v. 3, 1998.

GOPALAN, Sandeep. Harmonization of Commercial Law: Lessons from the Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment. *L & Bus Rev*, 2003.

_____. Securing Mobile Assets: The Cape Town Convention and Its Aircraft Protocol. *J. Int'l l. & com. Reg*, p. 59-82, 2003.

GRAY, Donald G.; MARASCO, Auriol. The Cape Town Convention: where is Canada?. *Air and Space Lawyer*, jul. 2011.

HANLEY, Donal. The relationship between the Geneva and Cape Town conventions. *Cape Town Convention Journal*, v. 4, n. 1, p. 103-113, 2015.

HENISZ, Witold J.; WILLIAMSON, Oliver E. Comparative Economic Organization - Within and Between Countries. *Business and Politics*, v. 1, n. 3, p. 261-278, 1999.

HONNEBIER, B. P. Analysing the Conflict of Laws Rule of the Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft: A Topical Issue. *Zeitschrift Für Luft Und Weltraumrecht: Vierteljahresschrift Des Instituts Für Luft Und Weltraumrecht Der Universität Köln*, v. 59, n. 1, 2001.

_____. The English "blue Sky" Case About the Enforcement of Aircraft Mortgages and Its Impact on the Global Financial Market. *Zeitschrift Für Luft Und Weltraumrecht: Vierteljahresschrift Des Instituts Für Luft Und Weltraumrecht Der Universität Köln*. v. 60, n. 1, 2011.

KELSEN, *Teoria Pura do Direito*. 7. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

KOZUKA, Souichirou. The Economic Implications of Uniformity in Law. *Uniform Law Review*, v. 12, 2007.

LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes. A convenção do Cabo e o protocolo sobre equipamento aeronáutico. Registo internacional de aeronaves. *Revista da Ordem dos Advogados*, 2011.

MAGALHÃES, José Carlos de. O STF e as relações entre direito interno e internacional. *Boletim Brasileiro de Direito Internacional*, n. 61/66, 1975/1979.

MARINO, Francisco Paulo De Crescenzo. *Contratos coligados no direito brasileiro*. São Paulo: Saraiva, 2009.

MARQUES, Cláudia Lima. Contratos bancários em tempos pós-modernos—primeiras reflexões. *Revista de Direito do Consumidor*, n. 25, p. 19-38, jan./mar. 1998.

_____. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor*. 6 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

MAYER, D.G.; POLK, F.L. A test of the Cape Town convention. A useful tool in debtor insolvencies and defaults or a trap for the unwary. *Corporate Rescue and Insolvency*, v. 2, n. 5. p. 237-240, 2009.

MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. *Tratados Internacionais*: (com comentários à Convenção de Viena de 1969). 2. ed. rev. ampl. e atual. São Paulo: Ed. Juarez de Oliveira, 2004.

MCGAIRL, Stephen J. The proposed UNIDROIT Convention: international law for asset finance (aircraft). *Uniform Law Review*, v. 4, 1999.

MEDEIROS, Antonio Paulo Cachapuz de. *O poder de celebrar tratados*. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 1995.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público*. 15. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2004. 2 v.

_____. *Ratificação de tratados*: estudo de direito internacional e constitucional. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1966.

MESSINEO, Francesco. *Dottrina Generale del Contratto*. 3. ed. Milão: Dott. A. Giuffrè Editore, 1948.

MOONEY, Charles W. Jr. The Cape Town Convention's Improbable-but-Possible Progeny Part One: An International Secured Transactions Registry of General Application. Faculty Scholarship. Paper 1394, 2014, p. 4. Disponível em: <http://scholarship.law.upenn.edu/faculty_scholarship/1394>. Acesso em: 12 set. 2016.

MORAES, Alexandre de. *Constituição do Brasil interpretada e legislação constitucional*. 2. tir. São Paulo: Atlas, 2002.

MORSELLO, Marco Fábio. *Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo*. São Paulo: Atlas, 2006.

NORTH, Douglass. Institutions, Transaction Costs, and the Rise of Merchant Empires. In: TRACY, James D. [ed.]. *The political economy of merchant empires, State power and world trade 1350-1750*. New York: Cambridge University Press, 1997.

_____. Prize Lecture: Economic Performance through Time. Nobelprize.org. Nobel Media AB 2014. Web. 2 Nov 2016. <http://www.nobelprize.org/nobel_prizes/economic-sciences/laureates/1993/north-lecture.html>. Acesso em: 11 nov. 2016.

_____. *Structure and change in economic history*. New York: W. W. Norton & Company, Inc., 1981.

_____. *Transaction costs, institutions, and economic performance*. San Francisco: ICS Press, 1992.

_____. *Understanding the process of economic change*. Princeton: Princeton University Press, 2005.

OZUKA, Souichirou. The Economic Implications of Uniformity in Law. *Unif. Law Rev.* n. 12 p. 683-695, 2007.

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

PAULIC, Heiz. *Privatrechtliche Schranken der Perpetuierung von Unternehmen*. ZHR, 1974.

POSNER, Richard A. Values and Consequences: An Introduction to Economic Analysis of Law. *Chicago Lectures in Law and Economics*. Eric Posner eds. Foundation Press, 2000.

RANGEL, Vicente Marotta. Os conflitos entre direito interno e os tratados internacionais. *Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo*, São Paulo: Universidade de São Paulo, Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais, ano 62, fasc. 2, 1967.

RÃO, Vicente. *O direito e a vida dos direitos*, São Paulo: Max Limonad, 1952, 1 v., p. 61.

RIBEIRO, Joaquim de Sousa. *O Problema do Contrato: As cláusulas contratuais gerais e o princípio da liberdade contratual*. Coimbra: Almedina, 1999.

REZEK, José Francisco. *As Relações Internacionais na Constituição da Primeira República*. Arquivos do Ministério da Justiça, Brasília, 126:110-11, junho 1973.

_____. *Direito dos Tratados*. Rio de Janeiro: Forense, 1984.

RODAS, João Grandino. *A publicidade nos tratados internacionais*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1980.

RODRIGUE, Jean-Paul. *The geography of transport systems*. New York: Routledge, 2009.

RODRIGUES, Silvio. *Dos Contratos e das declarações unilaterais de vontade*. 29. ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

RODRIGUES, Terena Penteado. International Regulation of Interests in Aircraft: The Brazilian Reality and the UNIDROIT Proposal. *Journal of Air Law and Commerce*, v. 65, n. 2, p. 279-310, 2000.

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

ROPPO, Vincenzo. *Il contratto del duemila*. 3. ed. Torino: Giappichelli, 2005.

SAIDOVA, S. The Cape Town Convention: the constitution of an international interest. *Air and Space Law*, n. 35, p. 1-7, 2010.

SAUNDERS, Anthony *et al.* The Economic Implications of International Secured Transactions Law Reform: A Case Study. *Journal of International Economic Law*, 1999.

SAVIGNY, Friederich Carl von. *Sistema do direito romano atual*. Ijuí: Ed. Unijuí, 2004, 3 v.

SIMÃO, José Fernando. *Direito Civil: contratos* / José Fernando Simão. 2. ed. 2. reimpr. São Paulo: Atlas, 2007.

STANFORD, M.J. From Ottawa to Cape Town: UNIDROIT's Role in the modernisation of the law governing leasing and the taking of security, In: DAVIES, I. (Ed.) *Security Interests in Mobile Equipment*. Dartmouth: Publishing Company, Ashgate Publishing Limited, 2002.

_____. *International law reform: the UNIDROIT Leasing Convention and the Cape Town Convention*. In: World Leasing Yearbook, 2004.

SUNDAHL, Mark J. The "Cape Town Approach": A New Method of Making International Law. *Columbia Journal of International Law*, n. 44, 2006.

VAN ERP, Sjef. Security Interests Burdening Transport Vehicles: The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and its Implementation in the Netherlands and on the Dutch Caribbean Islands. *Maastricht European Private Law*, Maastricht, n. 4, 2015.

_____. The Cape Town Convention: a model for a European system of security interests registration?. *European Review of Private Law*, n. 12, p. 91-110, 2004.

VANZELLA, Rafael. *O contrato: de Enzo a Vincenzo*. *Revista Direito GV*, v. 1, n. 2, p. 221-228, 2005.

VASCONCELOS, Pedro Pais de. *Contratos atípicos*. Lisboa: Almedina, 2009.

VENEZIANO, Anna. Advance relief under the Cape Town Convention and its Aircraft Protocol: A comment on Gilles Cuniberti's interpretative proposal. *Cape Town Convention Journal*, v. 2, n. 1, p. 185-190, 2013.

_____. The Role of Party Autonomy in the Enforcement of Secured Creditor's Rights: International Developments. *Penn State Journal of Law and International Affairs*, v. 4, n. 1, 2015. Disponível em: <<http://elibrary.law.psu.edu/jlia/vol4/iss1/15>>. Acesso em 15 jul. 2016.

VERÇOSA, Haroldo Malheiros Duclerc. *Curso de Direito Comercial*. São Paulo: Malheiros, 2011, 4 v.

WAMBIER, Teresa Arruda Alvim. [coord.] *et al. Primeiros comentários ao novo código de processo civil: artigo por artigo*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2015.

WILLIAMSON, Oliver E. Calculativeness, trust and economic organization. *The Journal of Law and Economics*, v. 36, n.1, p. 454, 1993.

_____. The economics of organization: the transaction cost approach. *American Journal of Sociology*, v. 87, n.3, p. 548-577, 1981.

_____. Transaction Cost Economics: The Natural Progression. Nobel Prize in Economics documents, 2009-3, Nobel Prize Committee.

WILSON, J.M. Movable Equipment Financing in Latin America: Application of the OAS Model Law, the Cape Town Convention and the Luxembourg Rail Protocol. *Uniform Law Review*, n. 12, p. 473-487, 473-487, 2007.

WOOD, Philip R. *Comparative Law of Security Interests and Title Finance*. 2. ed. London: Sweet & Maxwell, 2005.

WOOL, Jeffrey. Economic analysis and harmonised modernisation of private law. *Uniform Law Review*, n. 8, 2003.

_____. The Case for a Commercial Orientation to the Proposed UNIDROIT Convention as Applied to Aircraft Equipment. *Uniform Law Review*, v. 2, 1999.

ZERBE, Richard O.; MCCURDY, Howard. The Failure of Market Failure. *Journal of Policy Analysis and Management*, v. 18, n. 4, p. 558-578, 1999.

ZORZETTO, Silvia. The Lex Specialis Principle and its Uses in Legal Argumentation. An Analytical Inquiry. *Eunomía. Revista en Cultura de la Legalidad*, n. 3, p. 61-87, sep. 2012 - feb. 2013.