

RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

Contribuições recebidas na audiência pública do processo N° 60800.250514/2011-81 (Registro Internacional) e respectivas OBSERVAÇÕES.

ORIGEM /COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>1- Tiago Almeida Negry</p> <p>Item: Art. 15 A Agência Nacional de Aviação Civil cooperará com a utilização das medidas de cancelamento de matrícula e de solicitação de exportação, com fulcro no § 4º, do Art. XIII do Protocolo Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico, dispensando o credor detentor de garantia real ou pessoa por ele habilitada para esse fim de apresentar: I – Os Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade originais do bem aeronáutico; e II – O Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação, emitido pela própria Anac.</p> <p>Sugestão: Art. 15 A Agência Nacional de Aviação Civil cooperará com a utilização das medidas de cancelamento de matrícula e de solicitação de exportação, com fulcro no § 4º do Art. XIII do Protocolo Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico, dispensando o credor detentor de garantia real ou pessoa por ele habilitada para esse fim de apresentar: I – Os Certificados de Matrícula e <u>de</u> Aeronavegabilidade originais do bem aeronáutico; e II – O Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação, emitido pela própria Anac, <u>desde que dispensável quando da matrícula no país destino, conforme declarado pelo solicitante.</u></p> <p>Justificativa: - Retirada da vírgula do depois de “§4”, para correção gramatical; - inclusão da preposição “de” no inciso I, para melhorar a clareza do texto; - inclusão de ressalva após “Anac” no inciso II, tendo em vista que, caso o CAE não seja exigido nessa situação pelo país de destino, para evitar que o solicitante enfrente embarços durante a exportação da aeronave pela falta de documento regulamentar.</p>	<p>Comentário aproveitado.</p> <p>O texto foi alterado conforme sugerido.</p>
<p>2- EMBRAER S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, Líder Táxi Aéreo S.A. – Air Brasil, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synergy), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, Bernardi & Schnapp Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : “Art. 1º. Uma garantia internacional sobre equipamentos móveis é constituída sobre cascos de aeronaves, motores de aeronaves e helicópteros – bens aeronáuticos – de uso civil, exceto de alfândega ou policial, que contenham o número de série dado pelo fabricante, o nome do fabricante e a designação do modelo, e é conferida por um prestador de garantia em um contrato constitutivo de garantia real, detida por um vendedor</p>	<p>O texto foi separado em itens, para maior clareza, e o termo “detida” foi inserido por questão de paralelismo, conforme sugerido. Com relação a incluir o texto “(incluindo alienação fiduciária)”, optou-se por manter o texto mais fiel ao texto da Convenção da Cidade do Cabo.</p>

<p>condicional em um contrato de compra e venda com reserva de domínio ou por um arrendador em um contrato de arrendamento mercantil.”</p> <p>Sugestão: Art. 1º. Uma garantia internacional sobre equipamentos móveis é constituída sobre cascos de aeronaves, motores de aeronaves e helicópteros – bens aeronáuticos – de uso civil, exceto de alfândega ou policial, que contenham o número de série dado pelo fabricante, o nome do fabricante e a designação do modelo, e (a) é conferida por um prestador de garantia em um contrato constitutivo de garantia real <u>(incluindo alienação fiduciária)</u>, (b) detida por um vendedor condicional em um contrato de compra e venda com reserva de domínio ou (c) <u>detida</u> por um arrendador em um contrato de <u>arrendamento mercantil</u>.</p> <p>Justificativa: Sugerimos a inclusão dos itens (a), (b) e (c) para que se deixe claro que o Regulamento se refere a três hipóteses diferentes, passíveis de registro, alteração esta que coloca o Regulamento em consonância com o Artigo 2º, (2), do Decreto 8.008/13. A sugestão da inclusão expressa de alienação fiduciária visa evitar dúvidas e questionamentos futuros. Sugerimos ainda a exclusão do termo “arrendamento mercantil” e substituição pelo termo “arrendamento”. Não se deve restringir os casos de constituição de garantia internacional apenas a operações envolvendo o arrendamento mercantil. Isso porque no ordenamento jurídico brasileiro há uma série de modalidades de contrato de arrendamento, como arrendamento mercantil financeiro, arrendamento mercantil operacional e arrendamento simples. De modo a afastar limitação claramente não desejada pelo texto original da Convenção da Cidade do Cabo, recomenda-se a utilização do termo genérico, que abrange todas as modalidades de arrendamento possíveis no Brasil. Assim, evita-se a dúvida e questionamentos futuros acerca dos contratos capazes de dar origem às garantias internacionais, vez que o texto proposto é mais claro. Vale notar, ainda, que no texto original da Convenção da Cidade do Cabo faz-se referência apenas ao “lease”, sem mencionar, por exemplo, se tratar-se-ia de “finance lease” (arrendamento mercantil financeiro) ou “operating lease” (arrendamento simples), arrendamento operacional, demonstrando o interesse de que a Convenção da Cidade do Cabo cobrisse todas as modalidades desse tipo de contrato. Por fim, ressalte-se que, onde a Convenção ou as Declarações da República Federativa do Brasil não restringiram, não caberia à ANAC, através de edição de Resolução, restringir a aplicabilidade da Convenção da Cidade do Cabo apenas aos casos de arrendamento mercantil.</p>	<p>Quanto à exclusão do termo “mercantil”, a sugestão não foi aproveitada, uma vez que os artigos 2º, 2, (c), tanto do Decreto Legislativo nº 135, de 26 de maio de 2011, quanto do Decreto Executivo nº 8.008, de 15 de maio de 2013, restringem a aplicação da Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis apenas a garantias detidas pelo arrendador em contratos de arrendamento mercantil. Sendo assim, não cabe à ANAC ampliar o conceito legal de garantia para fins da Convenção por meio de Resolução.</p>
<p>3- EMBRAER S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, Líder Táxi Aéreo S.A. – Air Brasil, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synergy), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, Bernardi & Schnapp Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : “Art. 4º. O requerente, após ser cadastrado, deve assinar o Formulário de Obtenção junto à ANAC de Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional, e enviá-lo eletronicamente ao Registro Aeronáutico Brasileiro com a firma devidamente reconhecida”</p> <p>Sugestão:</p>	<p>A intenção do texto é que sejam aceitas ambas as espécies do reconhecimento de firma (por autenticidade e por semelhança), escolha esta que caberá ao requerente. O texto foi alterado para tornar essa intenção mais clara.</p>

<p>Art. 4º. O requerente, após ser cadastrado, deve assinar o Formulário de Obtenção junto à ANAC de Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional, e enviá-lo eletronicamente ao Registro Aeronáutico Brasileiro com a firma devidamente reconhecida <u>por semelhança</u>.</p> <p>Justificativa: Sugerimos que as firmas sejam reconhecidas por semelhança. Como é sabido, a prática notarial no Brasil permite o reconhecimento de firma por duas modalidades: autenticidade e semelhança. No caso analisado nesta proposta de resolução, o documento em questão é mero formulário, que em nosso entendimento, não exige o formalismo extremo e desproporcional de requerer reconhecimento de firma por autenticidade. O reconhecimento de firma por semelhança é a regra, enquanto que o por autenticidade deve ser exceção. Inclusive, esta modalidade de reconhecimento é requerida pelo Registro Aeronáutico Brasileiro apenas em casos específicos e de relevante valor sócio-econômico, como transferência de propriedade. Para a simples solicitação de código de autorização entendemos que o reconhecimento de firma aplicável é o por semelhança. Assim, recomenda-se a menção a tal modalidade para evitar dúvidas e questionamentos futuros.</p>	
<p>4- EMBRAER S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, Líder Táxi Aéreo S.A. – Air Brasil, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synergy), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, Bernardi & Schnapp Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	Comentário não aproveitado.
<p>Item : “Art. 5º. O requerente que obtiver junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro um código de autorização para inscrever garantias internacionais no Registro Internacional é pessoalmente responsável pela inscrição, sendo-lhe vedado o repasse do referido código. Parágrafo Único: Nos casos de impedimento do requerente que obteve o Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional, este deverá requerer previamente ao Registro Aeronáutico Brasileiro a autorização para repassar a outro representante legal cadastrado para este fim, nos termos da legislação civil em vigor.”</p> <p>Sugestão: Art. 5º. O requerente que obtiver junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro um código de autorização para inscrever garantias internacionais no Registro Internacional é pessoalmente responsável pela inscrição, sendo-lhe vedado o repasse do referido código. Parágrafo Único: Nos casos de impedimento do requerente que obteve o Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional, este deverá <u>requerer informar</u> previamente ao Registro Aeronáutico Brasileiro <u>a autorização para repassar a cessão ou transferência</u> a outro representante legal cadastrado para este fim, nos termos da legislação civil em vigor.</p> <p>Justificativa: A Convenção da Cidade do Cabo e o próprio texto da resolução em análise permitem a cessão e transferência do código de autorização para terceiros. No entanto, não há dispositivo da Convenção da Cidade do Cabo que exija do interessado a solicitação de autorização para cessão do código, devendo-se observar mero</p>	Diversamente do afirmado no comentário, se a intenção da Resolução e da Convenção da Cidade do Cabo não fosse a de atribuir competência para o Registro Aeronáutico Brasileiro de julgar pedidos de cessão de códigos, esse Registro não teria sido designado como Ponto de Entrada Autorizador da Transmissão de inscrições de garantias internacionais. O Registro Aeronáutico Brasileiro neste mister deverá manter algum tipo de controle das autorizações fornecidas e de sua utilização até mesmo para evitar ser responsabilizado quando questionado quer pelo Poder Judiciário quer pelo Ministério Público ou órgãos de controle.

<p>procedimento de informar ao Registro Aeronáutico Brasileiro, para que este tome ciência, da cessão que se realiza. Caso contrário, ao permitir o conceito de “requerer” ao Registro Aeronáutico Brasileiro, permite-se também a criação do conceito óbvio de que o Registro Aeronáutico Brasileiro poderá autorizar ou não a cessão. E não é essa a intenção da resolução, tampouco da Convenção da Cidade do Cabo. Ora, se a Convenção é hierarquicamente superior à resolução e aquela não atribui ao Registro Aeronáutico Brasileiro competência para julgar pedidos de cessão de códigos, entendemos que não cabe à norma inferior ditar entraves não previstos no texto do tratado internacional.</p> <p>Além disso, do ponto de vista prático, não se justifica enviar solicitações ao Registro Aeronáutico Brasileiro se este jamais irá analisar o mérito do pedido. Caso seja essa a intenção (o que não acreditamos ser o caso) deverá a ANAC editar também norma específica listando as hipóteses de justificativas aceitáveis ou não aceitáveis. É certo que esse hipernormativismo não encontra fundamento, sendo que a mera substituição do vocábulo por “informar” cumprirá sua função, qual seja, a de dar ciência ao Registro Aeronáutico Brasileiro de que o código de autorização foi ou será cedido.</p>	
<p>5- EMBRAER S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, Líder Táxi Aéreo S.A. – Air Brasil, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synergy), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, Bernardi & Schnapp Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	Comentário aproveitado.
<p>Item :</p> <p>“Art. 6º. O Registro Aeronáutico Brasileiro somente fornecerá seu código de autorização quando o bem aeronáutico sobre o qual foi constituída a garantia internacional inscritível no Registro Internacional:</p> <p>I - estiver matriculado no Brasil ou estiver em processo de obtenção de matrícula no Brasil, ou seja, possua reserva de marcas e não esteja matriculado em outro país;</p> <p>Sugestão:</p> <p>Art. 6º. O Registro Aeronáutico Brasileiro somente fornecerá seu código de autorização quando o bem aeronáutico sobre o qual foi constituída a garantia internacional inscritível no Registro Internacional:</p> <p>I - estiver matriculado no Brasil ou estiver em processo de obtenção de matrícula no Brasil, ou seja, possua reserva de marcas; e não esteja matriculado em outro país;</p> <p>Justificativa:</p> <p>Entendemos que a partir do momento em que se procedeu a reserva de marcas, já seja possível, desde que permitido pelo texto da Convenção da Cidade do Cabo, efetuar registros no âmbito do Registro Internacional. Na prática, manter menção na resolução ao fato de as aeronaves não estarem registradas em outro país é desnecessário. Como a própria Convenção de Chicago impede que uma aeronave tenha duas matrículas ou opere sem matrícula, não existe a possibilidade que, aparentemente, o texto da resolução pretende regular, qual seja, (i) a de haver aeronave registrada no exterior e, simultaneamente, registrada no país; ou (ii) aeronave não registrada no Brasil e tampouco em outra jurisdição. Quando a aeronave objeto de reserva de marcas tiver as marcas canceladas na jurisdição de origem, seguir-se-á com o registro no Brasil, atendendo-se ao requisito disposto no início do inciso.</p> <p>Ademais, o processo de obtenção de marcas no Brasil inicia-se com a reserva de marcas, podendo-se afirmar</p>	<p>Apesar da justificativa do comentário não proceder, a proposta justificava-se na medida em que existem situações onde a prática do mercado consiste na manutenção da matrícula da aeronave no país exportador até que seja concretizada a matrícula definitiva no país importador, não podendo esta situação lícita ficar ao desabrigo da Convenção da Cidade do Cabo.</p>

que uma aeronave encontra-se em tal processo quando tiver reserva efetivada junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro.	
6- EMBRAER S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, Líder Táxi Aéreo S.A. – Air Brasil, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synergy), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, Bernardi & Schnapp Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados	Comentário parcialmente aproveitado.
<p>Item :</p> <p>Art. 6º. O Registro Aeronáutico Brasileiro somente fornecerá seu código de autorização quando o bem aeronáutico sobre o qual foi constituída a garantia internacional inscritível no Registro Internacional:</p> <p>II - constar da lista anexa ao Formulário de Obtenção junto à ANAC de Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional, que elencará os bens aeronáuticos dentro das especificações do Protocolo e certificados no Brasil pela Agência Nacional de Aviação Civil.</p> <p>Sugestão:</p> <p>Art. 6º. O Registro Aeronáutico Brasileiro somente fornecerá seu código de autorização quando o bem aeronáutico sobre o qual foi constituída a garantia internacional inscritível no Registro Internacional:</p> <p>II - constar da lista anexa ao Formulário de Obtenção junto à ANAC de Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional, que elencará os bens aeronáuticos dentro das especificações do Protocolo. e certificados no Brasil pela Agência Nacional de Aviação Civil.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A intenção em remover a referência a “certificados no Brasil pela Agência Nacional de Aviação Civil”, é de permitir o registro de garantias relacionadas a qualquer aeronave, independentemente da aeronave estar ou não certificada no Brasil, já que este requisito adicional não encontra respaldo na Convenção da Cidade do Cabo. O elemento de conexão que possibilita o registro de garantias junto ao Registro Internacional não é o requisito técnico de dada aeronave estar certificada no Brasil.</p> <p>Novamente entendemos que não deve a resolução limitar além daquilo que trata a Convenção da Cidade do Cabo.</p>	<p>O texto da Resolução foi alterado de modo a tornar claro que bens aeronáuticos isentos de certificação também são cabíveis.</p> <p>O Protocolo Aeronáutico da Convenção da Cidade do Cabo, art. I, item 2, alíneas (e) e (l), estabelece que os bens aeronáuticos devem ter o modelo certificado pela autoridade aeronáutica competente.</p> <p>Sendo assim, a Resolução não limita o disposto na Convenção, mas sim disciplina os referidos dispositivos do Protocolo.</p>
7- EMBRAER S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, Líder Táxi Aéreo S.A. – Air Brasil, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synergy), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, Bernardi & Schnapp Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados	Comentário não aproveitado.
<p>Item :</p> <p>“Art. 7º. Ao receber o documento, o Registro Aeronáutico Brasileiro realizará a conferência:</p> <p>I - da existência de cadastro regular por parte do requerente;</p> <p>II - do preenchimento correto do formulário, no que diz respeito à marcação dos itens obrigatórios, evidenciados no próprio documento.”</p> <p>Sugestão:</p>	<p>Os recursos da ANAC são limitados e esta agência reguladora, como todo ente da administração pública, deve utilizá-los de forma eficiente.</p> <p>O parágrafo proposto representaria limitação do uso dos recursos da ANAC, com risco de desviar o foco da atividade principal do RAB.</p>

<p>Art. 7º. Ao receber o documento, o Registro Aeronáutico Brasileiro realizará a conferência: I - da existência de cadastro regular por parte do requerente; II - do preenchimento correto do formulário, no que diz respeito à marcação dos itens obrigatórios, evidenciados no próprio documento.” <u>Parágrafo único – O Registro Aeronáutico Brasileiro terá um prazo de 5 (cinco) dias para o fornecimento do código de autorização.</u></p> <p>Justificativa: A finalidade da inclusão de prazo para emissão do código de autorização é aumentar a segurança jurídica das partes envolvidas na operação em relação ao prazo máximo para recebimento do código de autorização do Registro Aeronáutico Brasileiro. As operações no mercado aeronáutico são dinâmicas e geralmente concluídas em curto espaço de tempo, o que não permite que as partes desconheçam qual será o tempo necessário para emissão do referido código. É essencial às partes envolvidas nesse tipo de transação o mínimo de previsibilidade em relação aos prazos aos quais estarão expostas, especialmente aqueles que dizem respeito às autoridades aeronáuticas e atividades essenciais à conclusão do negócio pretendido. O prazo sugerido de cinco dias está de acordo com práticas adotadas por outros órgãos da administração pública e leva em consideração a possibilidade prática e material de cumprimento em face da opção adotada pelo Registro Aeronáutico Brasileiro de utilização de meios eletrônicos como o SIGADPD. O ato de emitir códigos de autorização deve ser célere e não levar mais do que os cinco dias sugeridos, tendo em vista a baixa complexidade das atividades envolvidas com a emissão.</p>	
<p>8- EMBRAER S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, Líder Táxi Aéreo S.A. – Air Brasil, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synergy), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, Bernardi & Schnapp Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : “Art. 8º. O requerente terá um prazo de 20 (vinte) dias úteis para justificar por escrito a não utilização do código de autorização ao Registro Aeronáutico Brasileiro. §1º. Presume-se realizada a inscrição da garantia internacional quando não houver a justificativa prevista no caput.”</p> <p>Sugestão: Art. 8º. O requerente terá um prazo de 20 (vinte) dias úteis para <u>informar</u> por escrito a não utilização do código de autorização ao Registro Aeronáutico Brasileiro. §1º. Presume-se realizada a inscrição da garantia internacional quando não houver a <u>comunicação</u> prevista no caput.</p> <p>Justificativa: Vide comentário anterior em relação à necessidade de meramente informar ao Registro Aeronáutico Brasileiro a respeito da cessão ou transferência de código de autorização.</p>	<p>Ainda que não existam justificativas feitas pelos interessados que não sejam aceitas pela ANAC, elas deverão ser feitas, pois serão recebidas e mantidas a fim de permitir o controle por parte do RAB de sua utilização, tudo visando ao eventual fornecimento de informação ao Poder Judiciário, Ministério Público e outros órgãos interessados. Ver comentário 4.</p>
<p>9- EMBRAER S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, Líder Táxi Aéreo S.A. – Air Brasil,</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>

<p>OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synergy), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, Bernardi & Schnapp Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	
<p>Item : “Art. 9º. O Formulário de Obtenção junto à ANAC de Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional, conterà quatro declarações que, obrigatoriamente, deverão ser preenchidas pelo requerente, o qual se responsabilizará pelas informações transmitidas ao Registro Internacional: I - “Declaro me responsabilizar civil e penalmente pelo cumprimento integral, antes da utilização do código de autorização, das exigências relativas ao Registro, previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica e no Regulamento Aeronáutico Brasileiro”.</p> <p>Sugestão: Art. 9º. O Formulário de Obtenção junto à ANAC de Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional, conterà quatro declarações que, obrigatoriamente, deverão ser preenchidas pelo requerente, o qual se responsabilizará pelas informações transmitidas ao Registro Internacional: I - “Declaro me responsabilizar civil e penalmente pelo cumprimento integral, antes da utilização do código de autorização, das exigências relativas ao Registro <u>Internacional</u>, previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica e no Regulamento Aeronáutico Brasileiro”</p> <p>Justificativa: A redação original sugerida na minuta de resolução é eivada de ambigüidade e falta de clareza. A menção ao registro, com inicial maiúscula, não permite determinar a qual registro o texto legal se refere (se ao Registro Aeronáutico Brasileiro ou ao Registro Internacional) ou ainda se se refere ao ato de registrar. Tendo em vista o contexto da resolução e os seus propósitos, entendemos que a intenção daquele que a elaborou é de que se referisse ao Registro Internacional (International Registry) situado em Dublin, Irlanda. Portanto sugerimos a redação mencionada neste formulário para melhor compreensão do inciso vis-a-vis a Convenção da Cidade do Cabo, os regulamentos brasileiros e o funcionamento dos Registros. Ademais, o contexto desta resolução limita-se às atividades do Registro Aeronáutico Brasileiro em relação especificamente a Convenção da Cidade do Cabo. Logo, entendemos que não se justifica a exigência de declaração de responsabilidade que extrapole o contexto limitado desse tratado. Ou seja, pelo mero fato de solicitar um código de autorização não deve ser o solicitante obrigado a prestar declarações de responsabilidade no que concerne, por exemplo, a certificação e desembaraço aduaneiro da aeronave (as quais afetam o registro da aeronave e estão elencadas no RBHA 47).</p>	<p>O texto foi alterado visando a dar maior clareza, de modo a esclarecer que as exigências são relativas ao RAB e estão previstas na legislação brasileira da aviação civil.</p>
<p>10- EMBRAER S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, Líder Táxi Aéreo S.A. – Air Brasil, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synergy), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, Bernardi & Schnapp Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item :</p>	<p>O texto foi alterado de modo a comportar eventuais hipóteses em que o</p>

<p>“Art. 9º. O Formulário de Obtenção junto à ANAC de Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional, conterá quatro declarações que, obrigatoriamente, deverão ser preenchidas pelo requerente, o qual se responsabilizará pelas informações transmitidas ao Registro Internacional</p> <p>II - “Declaro me responsabilizar civil e penalmente pela veracidade e autenticidade de todas as informações que inscreverei eletronicamente no Registro Internacional após a concessão do código de autorização pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (Ponto de Entrada Autorizador), bem como estar de posse de consentimento por escrito válido da outra parte para efetuar a(s) inscrição(ões), de acordo com o art. 20 da Convenção da Cidade do Cabo”.</p> <p>Sugestão: Art. 9º. O Formulário de Obtenção junto à ANAC de Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional, conterá quatro declarações que, obrigatoriamente, deverão ser preenchidas pelo requerente, o qual se responsabilizará pelas informações transmitidas ao Registro Internacional</p> <p>II - “Declaro me responsabilizar civil e penalmente pela veracidade e autenticidade de todas as informações que inscreverei eletronicamente no Registro Internacional após a concessão do código de autorização pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (Ponto de Entrada Autorizador) bem como estar de posse de consentimento por escrito válido da outra parte para efetuar a(s) inscrição(ões)”, a(s) qual(is) pode(m) ser consentida(s) por meios eletrônicos conforme aplicável.”</p> <p>Justificativa: No âmbito da Convenção da Cidade do Cabo há disposição específica em relação aos requisitos aplicáveis ao consentimento da outra parte. Não é requisito que uma parte detenha a posse do consentimento, já que tal redação pressupõe deter fisicamente documento escrito emitido pela parte relevante consentindo com o registro. Tal prática não está de acordo com os ditames do Registro Internacional e impõe burocracia adicional desnecessária.</p> <p>Tendo em vista a dinâmica dos registros, as quais ocorrem através de sistemas digitais e eletrônicos, entendemos desnecessária a exigência de consentimento por escrito da outra parte já que o sistema do Registro Internacional permite o consentimento on-line (digital). A alteração ora proposta visa aproximar a resolução das práticas adotadas pelo Registro Internacional e facilitar as atividades cotidianas relacionadas à criação das garantias internacionais.</p>	<p>requerente do código de autorização ainda não possua o consentimento por escrito da obtenção do código, devendo, contudo, estar ciente de que tal consentimento será necessário no momento da utilização do código, conforme requerido pelo art. 20, item 1, da Convenção da Cidade do Cabo.</p>
<p>11- EMBRAER S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, Líder Táxi Aéreo S.A. – Air Brasil, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synergy), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, Bernardi & Schnapp Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : “Art. 9º. O Formulário de Obtenção junto à ANAC de Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional, conterá quatro declarações que, obrigatoriamente, deverão ser preenchidas pelo requerente, o qual se responsabilizará pelas informações transmitidas ao Registro Internacional:</p> <p>IV - “Declaro me responsabilizar civil e penalmente por não repassar gratuita ou onerosamente o código de autorização obtido junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro, sob pena de não mais obter códigos de autorização</p>	<p>O texto foi alterado para incluir o entendimento de que é possível o repasse se expressamente autorizado pelo RAB. Ver comentário 4.</p>

<p>para este fim, nos termos do Art. 9º, II, do Anexo à Resolução da Diretoria da ANAC nº , de de de 2012 no ”</p> <p>Sugestão: Art. 9º. O Formulário de Obtenção junto à ANAC de Código de Autorização para Transmissão de Informações ao Registro Internacional, conterá quatro declarações que, obrigatoriamente, deverão ser preenchidas pelo requerente, o qual se responsabilizará pelas informações transmitidas ao Registro Internacional: IV - “Declaro me responsabilizar civil e penalmente por não repassar gratuita ou onerosamente, <u>sem informar previamente ao Registro Aeronáutico Brasileiro</u>, o código de autorização, obtido junto a este, sob pena de não mais obter códigos de autorização para este fim, nos termos do Art. 9º, II, do Anexo à Resolução da Diretoria da ANAC nº , de de de 2012 no</p> <p>Justificativa: O texto de declaração previsto no inciso IV conforme sugerido na minuta de resolução apresenta clara contradição com o texto do Artigo 5º, Parágrafo único da mesma resolução. Isso porque referido artigo prevê a possibilidade de repasse do código de autorização para terceiros mediante prévia comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro. Tendo em vista que repassar um código de autorização é uma possibilidade prevista e não vedada pela regulamentação em análise, não se justifica a manutenção de declaração que verse justamente sobre o mesmo tema, qual seja responsabilidade no sentido de não repassar o código obtido. Nesse sentido, deve a declaração conter menção específica à exceção representada pelo repasse autorizado do código de autorização, realizado de acordo com o próprio texto da resolução. A parte interessada deve se declarar responsável em não repassar o código sem a observância do texto da resolução (i.e., sem prévia comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro). Caso contrário, ou a cessão dos códigos fica consequentemente proibida; ou ao repassar o código descumpre-se a declaração de responsabilidade, ainda que observado os requisitos de prévia comunicação.</p>	
<p>12- EMBRAER S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, Líder Táxi Aéreo S.A. – Air Brasil, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synergy), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, Bernardi & Schnapp Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : “Art. 15. A Agência Nacional de Aviação Civil cooperará com a utilização das medidas de cancelamento de matrícula e de solicitação de exportação, com fulcro no §4º, do art. XIII do Protocolo Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico, dispensando o credor detentor de garantia real ou pessoa por ele habilitada para esse fim de apresentar: I – os Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade originais do bem aeronáutico; e II – o Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação, emitido pela própria ANAC”</p> <p>Sugestão: Art. 15. A Agência Nacional de Aviação Civil cooperará com a utilização das medidas de cancelamento de matrícula e de solicitação de exportação, com fulcro no §4º, do art. XIII do Protocolo Relativo a Questões</p>	<p>No caso dos documentos de liberação alfandegária, não cabe à ANAC dispensar documentos emitidos por outros entes da Administração Pública. Por outro lado, caso a Secretaria da Receita Federal dispense tal documento, não caberá à ANAC exigí-lo. Quanto à prova de inexistência de débitos, o texto foi alterado conforme justificativa do comentário.</p>

<p>Específicas ao Equipamento Aeronáutico, dispensando o credor detentor de garantia real ou pessoa por ele habilitada para esse fim de apresentar:</p> <p>I – os Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade originais do bem aeronáutico;</p> <p>II – o Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação, emitido pela própria ANAC;</p> <p><u>III - Prova de inexistência de débitos referentes a tarifas aeroportuárias e multas por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica; e</u></p> <p><u>IV - Documentos de liberação alfandegária conforme determinado pela Secretaria da Receita Federal.</u></p> <p>Justificativa:</p> <p>Dentre os objetivos principais da Convenção da Cidade do Cabo está a possibilidade do célere cancelamento de marcas do bem aeronáutico. Nesse sentido, todo e qualquer entrave ao processo iniciado pela apresentação de IDERA pela parte interessada deve ser afastado.</p> <p>Em matéria de cancelamento de marcas, o Registro Aeronáutico Brasileiro atualmente exige também documentos de deliberação alfandegária (exportação) das aeronaves e apresentação do “nada consta”, nos termos do RBHA 47. Portanto, para facilitar o cancelamento mediante a apresentação da IDERA, tais documentos devem também ser dispensados de apresentação, adicionalmente aos requisitos de apresentação dos certificados listados em I e II da proposta de resolução</p> <p>Vale frisar, inclusive, a dificuldade de se obter tais documentos por outras partes que não o operador da aeronave, que, na hipótese de cancelamento de matrícula, será parte desinteressada na conclusão do processo e poderá criar dificuldades para tanto. Assim, para ir ao encontro das Declarações feitas pela República Federativa do Brasil no sentido da aceitação das IDERAs e rápido cancelamento de marcas, deve-se facilitar e assegurar os direitos outorgados aos credores ou partes interessadas nos termos dessas autorizações para desregistro.</p>	
<p>13- EMBRAER S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, Líder Táxi Aéreo S.A. – Air Brasil, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synergy), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, Bernardi & Schnapp Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item :</p> <p>Art. 13. A autorização irrevogável para o cancelamento de matrícula e solicitação de exportação deverá ser apresentada em sua via física no Protocolo do Registro Aeronáutico Brasileiro, acompanhada de:</p> <p>I. Requerimento, preferencialmente padronizado;</p> <p>II. Recolhimento da TFAC;</p> <p>III. Tradução pública juramentada, sempre que estiver em língua estrangeira;</p> <p>IV. Reconhecimento das firmas dos signatários, acompanhado da respectiva comprovação de poderes.</p> <p>Parágrafo único: Caso a notariação seja estrangeira, deve ser acompanhada de consularização.</p> <p>Sugestão:</p> <p>Art. 13. A autorização irrevogável para o cancelamento de matrícula e solicitação de exportação deverá ser apresentada em sua via física no Protocolo do Registro Aeronáutico Brasileiro, acompanhada de:</p> <p>I. Requerimento, preferencialmente padronizado;</p>	<p>O texto foi alterado em virtude do comentário.</p>

<p>II. Recolhimento da TFAC;</p> <p>III. Tradução pública juramentada, sempre que estiver em língua estrangeira;</p> <p>IV. Reconhecimento das firmas dos signatários, acompanhado da respectiva comprovação de poderes.</p> <p>Parágrafo único: Caso a notariação seja estrangeira, deve ser acompanhada de consularização, <u>exceto se houver acordo bilateral firmado entre Estados dispensando a consularização de documentos em seus respectivos territórios, sendo suficiente neste caso a mera notariação do referido documento.</u></p> <p>Justificativa:</p> <p>Entendemos que havendo acordos bilaterais firmados entre Estados dispensando a consularização de documentos originados em um Estado a serem apresentados no território do outro, se torna desnecessária a consularização, bastando tão somente a apresentação do documento devidamente notariado.</p>	
<p>14- EMBRAER S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, Líder Táxi Aéreo S.A. – Air Brasil, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synergy), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, Bernardi & Schnapp Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item :</p> <p>“Considerando que o artigo 16 da Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis, aprovada pelo Decreto Legislativo nº 135, de 26 de maio de 2011, estabelece a criação de um Registro Internacional para inscrição de garantias internacionais incidentes sobre equipamentos móveis e que, em conformidade com o artigo 49, parágrafo 1º da referida Convenção e com o artigo XXVIII, parágrafo 1º, do Protocolo Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico, a Convenção da Cidade do Cabo deverá entrar em vigor na República Federativa do Brasil em 1º de março de 2012;”</p> <p>“Artigo 1º”</p> <p>“Artigo 16”</p> <p>Sugestão:</p> <p>“<i>Considerando</i> que o artigo 16 da Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis, aprovada pelo Decreto Legislativo nº 135, de 26 de maio de 2011, estabelece a criação de um Registro Internacional para inscrição de garantias internacionais incidentes sobre equipamentos móveis e que, em conformidade com o artigo 49, parágrafo 1º da referida Convenção e com o artigo XXVIII, parágrafo 1º, do Protocolo Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico, a Convenção da Cidade do Cabo <u>entrou em vigor para a República Federativa do Brasil em 1º de março de 2012, ratificada através do Decreto 8.008 de 15 de maio de 2013;</u>”</p> <p>“Inclusão de Parágrafo Único ao Artigo 1º:</p> <p><u>Parágrafo Único: Incluem-se entre as garantias internacionais sobre equipamentos móveis aquelas relacionadas às operações envolvendo partes brasileiras celebradas entre 1º de março de 2012 e 15 de maio de 2013”.</u></p> <p>Inclusão de Parágrafo Segundo ao Artigo 16:</p> <p><u>Parágrafo Segundo: Somente poderão ser inscritas e registradas junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro as autorizações irrevogáveis de cancelamento de matrícula e solicitação de exportação emitidas após 1º de</u></p>	<p>O Decreto Executivo nº 8.008, de 15 de maio de 2013, promulgou a Convenção da Cidade do Cabo e seu Protocolo Aeronáutico, conferindo, a partir dessa data, efeitos ao tratado no plano jurídico interno. Desta forma, não há como se aplicar as normas da Convenção antes dessa data. Optou-se por aproveitar a sugestão de estabelecer norma transitória tanto no art. 1º da Resolução, que se refere às garantias internacionais, bem como no art. 12, referente ao cancelamento de matrícula com base em IDERA.</p>

março de 2012.

Justificativa:

O Decreto 8.008 de 15 de maio de 2013, em relação à vigência da Convenção da Cidade Cabo, estabelece que “[c]onsiderando que os atos internacionais em apreço entrarão em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 1º de março de 2012;”. Frisamos que nessa data o Brasil tornou-se “Estado Contratante” e disposições relacionadas à Convenção tornaram-se efetivas, podendo vincular partes Brasileiras no âmbito jurídico externo. É sabido que a Convenção apenas não entrou em vigor no Brasil imediatamente, ou seja, em 1º de março de 2012 por ser necessário procedimento específico de internalização e ratificação de tratados internacionais de acordo com a Constituição Federal.

O próprio texto da Resolução ora em análise prevê: “Considerando que o artigo 16 da Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis, aprovada pelo Decreto Legislativo nº 135, de 26 de maio de 2011, estabelece a criação de um Registro Internacional para inscrição de garantias internacionais incidentes sobre equipamentos móveis e que, em conformidade com o artigo 49, parágrafo 1º da referida Convenção e com o artigo XXVIII, parágrafo 1º, do Protocolo Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico, a Convenção da Cidade do Cabo deverá entrar em vigor na República Federativa do Brasil em 1º de março de 2012;”

Sendo assim, é necessário prever a possibilidade específica de registro de documentos que foram assinados por partes brasileiras de acordo com termos da Convenção entre o período de 1º de março de 2012 e 15 de maio de 2013, inclusive as IDERAs, objeto de concordância expressa do Brasil em relação à utilização e registro de tais documentos.

Neste sentido sugerimos redação expressa no texto da Resolução dispondo sobre a possibilidade de registro de tais documentos.

FIM DAS CONTRIBUIÇÕES