

— Interpretação do art. 14 do Código Brasileiro do Ar.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

PARECER N.º 22-COJAER/74

Referência — Proc. n.º 07-01/528/74.

A CONSULTA

Solicita-nos a GM-5 o exame da matéria, sujeita a controvérsia no âmbito deste Ministério, a fim de ensejar o pronunciamento que, se merecer a aprovação de V. Exa., terá em face do art. 20 do Regulamento, baixado pela Portaria n.º 96-GM-3, de 30.10.72, caráter normativo.

2 — A matéria da consulta pode ser sintetizada nas seguintes questões que serão objeto de exame:

1.ª) Há qualquer óbice legal à exploração de aeronave, sem ter a sua propriedade, na execução de serviços aéreos?

2.ª) Proíbe o art. 83, parágrafo único do Código Brasileiro do Ar a utilização de aeronave arrendada no estrangeiro pelas empresas brasileiras de serviços aéreos?

3.ª) Há qualquer óbice à utilização de aeronave alheia para o transporte internacional?

4.ª) Há óbice legal à inscrição de aeronave, cujo uso for adquirido, mediante qualquer modalidade contratual (promessa de compra, cessão, opção de compra, arrendamento, fretamento, intercâmbio ou consórcio operativo e *leasing*)?

5.ª) Constitui o art. 14 e respectivo parágrafo do Código Brasileiro do Ar óbice à inscrição ou operação de aeronave, cujo uso for adquirido por qualquer modalidade contratual, que não seja de compra e venda?

3 — A fim de serem dadas as respostas pertinentes, passaremos a examinar, em separado, cada uma das questões acima.

4 — Antes, porém, abriremos um introito sobre a interpretação da lei.

INTRODUÇÃO

Interpretação da Lei

5 — Ao tema de interpretação de leis, nada mais perigoso do que o enfoque puramente literal do texto. A tal vezo se deve a recalcitrante insistência de se negar à empresa brasileira de serviços aéreos o registro e operação de aeronave arrendada em país estrangeiro.

6 — A Lei, como assinala Jonatas Milhomens (*Hermenêutica do Dir. Proc. Civil*, Rio, 1973, p. 170), permanece inalterada em sua letra, ao passo que a vida marcha, em compasso acelerado, nas constantes mutações econômicas, políticas, sociais (*littera neecat spiritus autem verificat*). Não deve, pois, o intérprete ser escravo das palavras. Por mais diligência que tenha o poder

legislativo, não acompanha aquelas mutações diurnas.”

7 — Ao intérprete, como assevera esse autor, cabe a nobre missão de fecundar a lei em sua imobilidade, adaptá-la, ajustá-la nos fins sociais, de vez que não é mais o ente inanimado, escravo do texto, alheio à diversidade dos casos que enriquecem a vida.

8 — No seu afã, liberta-se da pura literalidade, para tomar em consideração todos os fatores sociais que concorreram na elaboração da regra e devem concorrer na determinação do seu alcance.

9 — Na expressão desse autor, “em qualquer hipótese, deve o intérprete ir além da palavra, da fórmula, entender-lhe o conteúdo, juntar o texto ao contexto, atender ao sistema de que faz parte a lei interpretada”.

10 — O intérprete, continua, “está, por isso fadado a ir muito além do campo da interpretação propriamente dita, isto é, da simples leitura e entendimento do que está escrito, ter de incursionar pelo campo do preenchimento das lacunas, da integração da regra jurídica, mergulhar no mundo das fontes, em busca da fórmula, que não se lhe apresentou completa, previdente e submissa”.

11 — Aliás, Celso já advertia que saber a lei não é conhecer suas palavras mas a força, o poder que elas contêm.

12 — Interpretar a Lei é declarar-lhe o conteúdo e o exato sentido, por mais clara que pareça, sendo pertinente a advertência de Ferrara de que “as leis claras oferecem o perigo de ser entendidas só no sentido imediato, que transparece da sua redação, ao passo que tais normas podem ter um valor mais amplo e profundo, que não resulte das suas palavras”. (Trat. de Diritto Civile It., vol. 1.º, 1921, p. 206-207).

13 — Aliás, como acentua Ravà (*Instituzioni di Diritto Privato*. 1938, p. 85), “embora um dispositivo, formado ao pé da letra, pareça claríssimo, posto em confronto com outros dispositivos, estudados na eventualidade de sua aplicação, origina dificuldades de interpretação.”

14 — Por outro lado, tal como assinala Josserand: “o texto mais límpido não poderia prever todas as dificuldades de natureza a se representarem na prática; a vida é mais engenhosa que o melhor dos juristas. Haverá, pois, a necessidade de realizar a adaptação do instrumento legislativo à prática, à realidade, e essa adaptação se efetua sob a forma de interpretação”. (*Cours de Droit Civil Positif Français*, vol. 1.º, 3.º ed., 1938, p. 63).

15 — Desse modo, insta interpretar a lei, por mais clara que seja, evitando-se a supersticiosa posição de olhar só a letra destruindo o espírito, incorrendo no erro já profligado pelos romanos de que “age em fraude à lei quem, observando suas palavras desatende ao seu espírito”.

16 — Nesse sentido, há que se focalizar o texto, tendo em vista, principalmente:

a) o processo sistemático, segundo o qual compara-se o dispositivo a outros do mesmo código ou de leis referentes ao mesmo objeto, procurando compatibilizar as palavras antecedentes com as conseqüentes e do exame conjunto, extrair o sentido de cada uma;

b) o processo teleológico, pelo qual se perquire o fim colimado, compreendendo o texto de forma que resulte haver a lei regulado a matéria a favor e não em prejuízo de quem ela evidentemente visa proteger; e c) o processo sociológico, mediante o qual deve o intérprete “escolher, entre as diversas significações que a letra da lei exprime, a que for mais justa e conveniente” (Mario Franzen de Lima, *Da Interpretação Jurídica* p. 58). Como salientou Perceiro, “a me-

lhor interpretação das leis é a que as amolda melhor às necessidades da hora presente". A lei deve ser compreendida, como a compreendeu Hölder, "assaz dúctil e flexível para adaptar-se a todas essas necessidades jurídicas e sociais que surgem". Desse modo, a interpretação deve se apoiar no texto, mas ultrapassá-lo, como instrumento de evolução e progresso social.

PARECER

1.a) Há qualquer óbice legal à exploração de aeronave, sem ser a título de propriedade, na execução dos serviços aéreos?

19 — Como salientamos em nossos anteriores Pareceres de n.º 062/COJAER/73 e 075/COJAER/73, ambos aprovados por V. Exa., não há qualquer óbice legal à exploração de aeronave, sem se ter a sua propriedade, de vez que para a exploração o que importa é o uso, a posse, a utilização, e não o domínio da aeronave.

20 — As razões para esse entendimento são as constantes dos pareceres acima citados, aprovados por V. Exa., às quais nos reportamos e que ficam fazendo parte integrante do presente.

2.a) Proíbe o art. 83, parágrafo único do Código Brasileiro do Ar a utilização de aeronave arrendada no estrangeiro pelas empresas brasileiras de serviços aéreos?

21 — O Capítulo I do Código Brasileiro do Ar, relativo às definições do Título VII, sobre o transporte aéreo abre-se com o seguinte conceito.

Transportador é a pessoa, proprietária ou exploradora de aeronave, que se obriga, em nome próprio, a executar serviço aéreo de transporte de pessoas ou coisas (art. 80).

22 — Vê-se, pois, que na execução de serviço aéreo de transporte, o transportador pode ser proprietário ou mero explorador da aeronave.

23 — Logo, pode utilizar aeronave de que não seja proprietário.

24 — Acontece, porém, que o art. 83, também situado nesse capítulo, relativo às definições, estabelece que:

a) o transporte doméstico ou de cabotagem só pode ser efetuado em aeronave de matrícula brasileira; e

b) é vedado o transporte doméstico ou de cabotagem em aeronave de matrícula estrangeira (ainda que arrendada ou afretada a pessoa jurídica brasileira).

25 — É o cumprimento, por parte da legislação interna do Brasil, do convencionado no art. 7.º da Convenção de Chicago, *in verbis*:

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

26. Aliás, o anterior Código do Ar (Decreto-lei n.º 483, de 8 de junho de 1938) já estipulava, sobre a matéria, o seguinte:

"Art. 48. Os transportes aéreos entre pontos do território nacional ficam reservados às aeronaves brasileiras. Excepcionalmente, poderá o Governo permitir que as aeronaves estrangeiras façam o transporte de correspondência postal interior, bem assim o de passageiro entre pontos ainda não suficientemente servidos pelas aeronaves brasileiras e até que o sejam."

27 — Em face da extensão de nosso território e da precariedade dos nossos serviços

internos, admitia-se, no passado, em caráter excepcional, a possibilidade de navegação de cabotagem pelas aeronaves de empresas estrangeiras.

28 — Com o novo Código de 16 de novembro de 1966, porém, manteve-se a regra do Código anterior, abolindo-se a exceção. Em lugar deste, explicitou-se no parágrafo único do art. 83, do atual Código Brasileiro do Ar, que é vedado o transporte doméstico em aeronave de matrícula estrangeira, ainda que arrendada ou afretada a pessoa natural ou jurídica brasileira, como ocorria com a Panair, que utilizava aeronaves da PANAM.

29 — O espírito do dispositivo é impedir o transporte doméstico ou de cabotagem por empresas estrangeiras quer diretamente, em suas próprias aeronaves, que indiretamente, em aeronaves cedidas, mediante arrendamento ou afretamento, às nacionais, a fim de evitar o conluio ou associação, que pudesse fraudar a regra geral contida no corpo do artigo.

30 — Vê-se, desde logo, ser absolutamente insatisfatória a interpretação literal do art. 83 e seu parágrafo.

31 — Adotando-se a interpretação lógico-sistemática, chega-se à *ratio legis* do disposto no art. 83 e respectivo parágrafo único, que é a de compatibilizar-se com o princípio universalmente aceito de que:

a) o transporte doméstico ou de cabotagem só deve ser feito por aeronaves de bandeira ou empresa brasileira;

b) não deve ser feito por aeronave de bandeira, matrícula ou empresa estrangeira; e

c) o enunciado na letra *b*, para ser válido e eficaz na prática, deve prevalecer ainda que a aeronave de matrícula (e por conseguinte, nacionalidade) estrangeira seja arrendada ou afretada a empresa brasileira.

32 — Deve-se, pois concluir que o disposto no art. 83 e respectivo parágrafo do Código

Brasileiro do Ar visa apenas, a dar cumprimento, no âmbito interno, ao convencionado no art. 7.º da Convenção de Chicago e impedir que aeronaves de empresas estrangeiras façam, direta ou indiretamente, o serviço aéreo doméstico ou de cabotagem. Não tem por escopo impedir a utilização, pela empresa brasileira, de aeronave arrendada ou afretada no interior do país ou no estrangeiro, desde que não ocorra a hipótese proibida, desde que não ocorra conluio e desde que a operação seja, autenticamente, da empresa nacional.

33 — As autoridades aeronáuticas, pois, não devem proibir o uso legítimo de Aeronaves, mediante qualquer modalidade de contrato, mas somente fiscalizar e impedir que, dessa forma, haja conluio para fraudar a lei.

34 — Assim, não há qualquer óbice à utilização, no transporte doméstico, de aeronave arrendada ou afretada, no estrangeiro, desde que:

a) seja a mesma inscrita no RAB, com a atribuição das marcas de nacionalidade e matrícula, que a identificarão para todos os efeitos (art. 13), com o expreso consentimento do titular do direito originário (§ 2.º do art. 10), e perda automática da matrícula de qualquer outro Estado (parágrafo único do art. 13), passando a constituir objeto de direito de uso ou exploração, na condição em que for registrada, mediante o contrato que lhe servir de base (art. 10 do CBA e 7.º do Reg. do RAB);

b) não haja conluio ou simulação, tendente a manter, de fato, a ingerência de empresa estrangeira no transporte de cabotagem.

3.ª) Há qualquer óbice à utilização de aeronave alheia pelo transportador internacional?

35 — A Convenção de Genebra, firmada pelo Brasil a 19 de junho de 1948 e pro-

mulgada pelo Decreto n.º 33.648, de 25 de agosto de 1950, cuidando do reconhecimento internacional de direito sobre aeronaves principalmente dos direitos reais, em relação às mesmas dispõe que:

1 — as suas disposições se aplicam em cada Estado contratante, somente às aeronaves matriculadas em outro estado contratante, salvo as exceções previstas, que não interessam ao presente exame (art. XI, inciso 1 e 2);

2 — os Estados contratantes se obrigam a reconhecer:

a) o direito de propriedade sobre aeronaves;

b) o direito assegurado ao possuidor de uma aeronave de adquirir sua propriedade por compra;

c) o direito de utilizar uma aeronave, originado de um contrato de arrendamento com prazo mínimo de seis meses (art. I, inciso 1).

36 — Vê-se, pois, que no âmbito internacional, o Brasil e os demais signatários da Convenção de Genebra, reconhecem, expressamente, o direito de utilização de aeronave, a título de arrendamento com prazo mínimo de seis meses.

37 — Logo, o Brasil não pode impedir que empresas estrangeiras, que os países estrangeiros não o podem fazer, com relação às empresas brasileiras em idênticas condições.

4.^a) Há óbice legal à inscrição de aeronave, cujo uso for adquirido, mediante qualquer modalidade contratual (processo de compra, cessão, opção, arrendamento, fretamento, intercâmbio ou consórcio operativo e *leasing*)?

38 — Se o art. 80 do Código Brasileiro do Ar estabelece que o transportador pode utilizar aeronave própria ou alheia; se o art. 76 do Código Brasileiro do Ar e os

art. 10, item V e respectivos parágrafos 5.º e 6.º do Decreto n.º 72.898, de 9.10.73, permitem a utilização de aeronave contratada; se o art. 83 do Código Brasileiro do Ar exige que a aeronave seja matriculada no Brasil para o transporte doméstico é lógico que o sistema legal deve admitir os meios necessários à consecução do que foi determinado naqueles dispositivos.

39 — Por outro lado, se o art. 10, § 2.º dispõe que nenhuma inscrição de aeronave proveniente de País estrangeiro poderá ser efetuada no RAB, sem o consentimento expresso dos titulares do direito originário, é lógico que a permite se houver esse consentimento expresso.

40 — Ademais, se na hipótese de propriedade da aeronave, opera-se o registro pela *transcrição* do respectivo título no RAB, e se não há qualquer dispositivo expresso regulando a *inscrição*, na hipótese de aquisição de posse, para utilização ou exploração de aeronave, é lógico que se há de admitir essa inscrição não proibida, desde que haja o consentimento expresso dos titulares do direito originário.

41 — Se, tecnicamente, é a *transcrição* o registro idôneo no caso de propriedade da aeronave, há de se admitir que onde não houver propriedade pode haver *inscrição*, a esta:

a) só pode ocorrer se houver concordância expressa do titular do direito originário (art. 10, § 2.º do CBA);

b) importa na perda automática de matrícula em qualquer outro Estado (art. 13, parágrafo único do Código Brasileiro do Ar);

c) só pode ser feita por brasileiro (art. 14, letras *a, b*) ou estrangeiro nos casos do parágrafo único do art. 14;

d) implica em delegação de poderes de Estado do registro anterior, para que o

Estado do registro atual exija do explorador o cumprimento das exigências do Anexo 6.

42 — São as aeronaves bens registráveis (art. 10 do Código Brasileiro do Ar), para cujo registro insta satisfazer os requisitos extrínsecas dos três parágrafos do art. 10 do Código Brasileiro do Ar.

43 — No Brasil, tal registro é feito no RAB (art. 12 do Código Brasileiro do Ar) e tem efeito:

- a) atributivo da nacionalidade da aeronave (art. 13 do Código Brasileiro do Ar);
- b) atributivo de marca de identidade da aeronave (art. 13 do Código Brasileiro do Ar);
- c) invalidativo da matrícula anterior (art. 13, parágrafo único do Código Brasileiro do Ar);
- d) constitutivo da condição jurídica da aeronave como objeto de direito (art. 10 do Código Brasileiro do Ar), que pode ser:

I — De propriedade, na hipótese do registro pertinente ter sido a transcrição do contrato de compra e venda nos termos do art. 16 do Código Brasileiro do Ar e atendidos os requisitos do art. 14;

II — De garantia real, na hipótese do registro pertinente ter sido a inscrição do contrato de hipoteca no RAB e averbação no certificado de matrícula (art. 19 do Código Brasileiro do Ar); e

III — De posse ou uso, como direito real ou obrigacional, sem ser a título de propriedade ou domínio, na hipótese do registro pertinente ter sido a inscrição do respectivo contrato (de promessa de compra, de cessão de direito, de opção de compra, de arrendamento, fretamento, intercâmbio ou consórcio operativo e *leasing*). Nesta hipótese insta atender-se ao art. 10, § 2.º, 13, parágrafo único e art. 14, letras *a* e *b*.

5.^a) Constitui o art. 14 e respectivo parágrafo único, do Código Brasileiro do

Ar, óbice à inscrição ou operação de aeronave, cujo uso for adquirido, por qualquer modalidade contratual, que não seja de compra e venda?

Princípios básicos do Direito Aeronáutico

44 — De início, o direito aeronáutico é regulado pelo CBA, leis extravagantes, pelos Tratados e Convenções Internacionais. Entre estas, avulta a Convenção de Chicago, que tem em vista o desenvolvimento ordenado da aviação civil, em cujo capítulo III, sobre a nacionalidade das aeronaves:

- a) atribui aquela ao Estado em que estejam registradas (art. 17);
- b) proíbe o duplo registro, mas permite a sua mudança (art. 18);
- c) atribui à legislação interna de cada Estado regular o registro e sua transferência (art. 19);
- d) impõe que toda aeronave leve a marca de sua nacionalidade e registro;
- e) dispõe sobre o compromisso de cada Estado informar a respeito da matrícula e propriedade de toda aeronave matriculada segundo as leis internas (art. 21). Isto implica na *nacionalidade da matrícula não determinar a propriedade, apesar de determinar a nacionalidade (sic)*.

45 — Dentro desses princípios, no sistema de Código Brasileiro do Ar, regularam-se como coisas distintas, o registro de aeronaves (art. 10 a 13 do CBA) e o registro de propriedade e de direitos reais de aeronave (arts. 14 a 17 e arts. 18 a 27 do CBA).

SEÇÃO I

Registro de Aeronaves (arts. 10 a 13 do CBA)

46 — Na parte, relativa ao registro propriamente dito, de aeronave (arts. 10 a 13), foi estabelecido o seguinte:

1.º) o art. 10 e respectivo parágrafo visam:

a) estabelecer o princípio de que são as aeronaves bens registráveis. Tudo o mais que for regulado nesse Código, parte desse princípio básico,

b) estabelecer o registro como causa de efeitos jurídicos, relativamente às aeronaves. Daí decorre que estes têm no registro a causa:

I — De serem objeto de direito na condição jurídica em que for registrada, de conformidade com o contrato que lhe servir de base;

II — De terem a marca de nacionalidade e matrícula (identidade);

c) estabelecer nos parágrafos, os requisitos extrínsecos essenciais para o registro:

I — Publicidade (§ 1.º do art. 10);

II — Consentimento expresso do titular originário (§ 2.º do art. 10); e

III — Averbção do registro no certificado da aeronave (§ 3.º do art. 10).

2.º) em decorrência do estabelecido no art. 10 e do disposto na Convenção de Chicago, estabelece o art. 11:

a) a nacionalidade da aeronave pelo Estado do registro;

b) a proibição de sobrevôo do território nacional de aeronave sem registro ou registrada, para o mesmo efeito, em mais de um Estado.

É claro que o art. 11 não proíbe o registro de aeronave estrangeira no Brasil, nem a mudança do registro para qualquer outro Estado. Proíbe, apenas, a duplicidade de registros para o mesmo efeito.

3.º) o art. 12 do CBA, apenas individualiza onde fazer o registro no Brasil: RAB.

4.º) o art. 13 do CBA estabelece que o RAB no Ato do Registro:

- a) atribuirá marca de nacionalidade;
- b) atribuirá matrícula;
- c) essas marcas identificarão a aeronave para todos os efeitos; e
- d) a inscrição da aeronave no RAB, importa na perda automática de matrícula em qualquer outro Estado.

Do exame conjunto desses dispositivos, verifica-se que:

- a) as aeronaves são bens registráveis;
- b) do registro decorre a sua condição jurídica, como objeto de direito;
- c) as aeronaves devem ser registradas no RAB, em nosso País;
- d) as aeronaves têm a nacionalidade do Estado do Registro;
- e) *o registro no Brasil importa na perda automática de matrícula anterior (§ único do art. 13);*
- f) *a aeronave estrangeira só pode ser registrada no Brasil se o titular e direito originário o consentir expressamente (§ 2.º do art. 10).*

SEÇÃO II

Do registro de propriedade e outros registros

48 — De conformidade com o art. 5.º e respectivo parágrafo do CBA:

a) os direitos reais, entre os quais se incluem a propriedade e a hipoteca, bem como os privilégios de ordem privada sobre aeronave, *são regulados pela Lei de sua nacionalidade, isto é pela Legislação interna do Estado de matrícula da aeronave;*

b) a mudança de nacionalidade das aeronaves, que corre com a mudança de matrícula, não prejudica os direitos anteriormente adquiridos;

d) os direitos reais são, especialmente a propriedade e a hipoteca, sendo a primeira regulada pelos arts. 14 a 17 do CBA

e pela legislação civil, e a segunda pelos arts. 18 a 25 do CBA e pela legislação civil ordinária.

49 — No que interessa a este parecer, referente à propriedade, o CBA dispõe no art. 14 que só as aeronaves de propriedade das pessoas brasileiras mencionadas nas suas letras *a* e *b*, e dos estrangeiros mencionados no parágrafo único do mesmo artigo, poderão ter a sua inscrição no RAB, *para o efeito de constituir e fazer valer, a sua condição jurídica de propriedade.*

50 — No sistema do Código Brasileiro do Ar, são duas coisas distintas:

a) o registro, regulado nos arts. 10 a 13; e

b) a propriedade, regulada nos arts 14 a 17.

Aliás, o Título II, sobre as aeronaves, e dividido em três capítulos, respectivamente dedicados às definições e disposições gerais (Cap. I), direitos reais (Cap. II) e medidas assecuratórias sobre aeronaves (Cap. III). O Capítulo I, tecnicamente, poderia subdividir-se em três seções distintas, respectivamente dedicadas às aeronaves e sua classificação (arts. 8.º e 9.º), ao registro de aeronaves (arts. 10 a 13) e ao registro de propriedade da aeronave (arts. 14 a 17). É claro que esta última parte deveria integrar o Capítulo II, dentro da denominação de direitos reais, de vez que a propriedade e a hipoteca, e não só esta, constituem direitos reais sobre aeronaves. Por falta de técnica deixou de integrar este capítulo, ficando salientemente distinto no final do Capítulo I, nos arts. 14 a 17.

51 — Examinando-se essa Seção, constituída pelos arts. 14 a 17, verifica-se que, no art. 14, dispõe-se que para o efeito de constituir objeto de direitos na sua condição jurídica de propriedade, a aeronave só pode ser registrada no RAB se for de proprie-

dade das pessoas brasileiras mencionadas nas letras *a* e *b* do art. 14 e dos estrangeiros mencionados no respectivo parágrafo único do mesmo artigo.

52 — no art. 15 e respectivo parágrafo único dispõe o CBA que:

I — considera-se, até prova em contrário, proprietário da aeronave a pessoa em cujo nome estiver aquela inscrita no RAB na condição de propriedade, para os efeitos previstos no art. 10.

II — se o nome do explorador não estiver averbado no RAB, o proprietário será reputado explorador. Com efeito, dispondo o CBA no art. 80 que o transportador pode ser proprietário ou mero explorador da aeronave, nos arts. 111, 114, 117, etc. que a responsabilidade é do explorador e no art. 76 que as estruturas técnicas operacionais, entre as quais se incluem as aeronaves, podem ser próprias ou contratadas, é lógico que pode não coincidir a figura do proprietário e do explorador. Entretanto, se o nome deste não constar do registro presume-se ser aquele o explorador.

III — É claro que, pelo fato do Código Brasileiro do Ar cogitar dos efeitos do registro para o fim de considerar-se a aeronave na condição de propriedade, como objeto real, não significa que só, sob essa condição, possa ocorrer o registro. Longe disso, os arts. 10 a 13, que tratam do registro não o restringem à propriedade. Pelo contrário, o art. 10, que estabelece ser a aeronave um bem registrável, dispõe que o registro dela pode constituí-la objeto de direito, na condição jurídica que tiver, ao ser registrada e o Regulamento do RAB, aprovado pelo Decreto n.º 63.652, de 21 de novembro de 1968, torna-o pertinente ao registro de todos os direitos reais e obrigacionais relativos às aeronaves civis, bem como a todos os fatos e atos a ela relativos. Por esse motivo, o art. 7.º do Regulamento

do RAB dispõe que o pedido de registro dos direitos reais e obrigacionais, relativos a aeronaves, inclusive em construção, será instruído com o título de constituição do direito, a prova da nacionalidade do titular do direito constituído e prova do pagamento dos emolumentos.

53 — No art. 16, estabelece o CBA que se adquire a propriedade da aeronave pela construção e pelos modos de aquisição civil e conseqüente transcrição no RAB e no art. 17 regula-se a perda da propriedade.

54 — Vê-se, pois, como se adquire a propriedade (art. 16), como se a perde (art. 17), como se a registra (art. 14) e como se a presume pelo registro (art. 15).

55 — Não há, porém, qualquer impedimento ao registro no RAB:

a) de contrato, que não seja de aquisição de propriedade da aeronave; ou b) de aeronave, cujo uso tiver sido adquirido para a exploração do serviço aéreo. Em se tratando de aeronave brasileira já registrada, pode ser averbado o nome do explorador sob pena de considerar-se o proprietário como explorador. Em se tratando de aeronave, proveniente do exterior o explorador tem de ser brasileiro e do contrato de uso deve constar a expressa concordância do titular do direito originário, na forma do parágrafo 2.º do art. 10, com a perda automática da matrícula em qualquer outro Estado, como dispõe o parágrafo único do art. 13.

56 — No ato de inscrição da aeronave, o RAB atribuirá as marcas que a identificará para todos os efeitos:

I — de nacionalidade brasileira;

II — de matrícula (arts. 13, 12 e 11). Para que o registro possa constituir, como efeito, ser a aeronave objeto de direito real, na condição jurídica de propriedade, insta

que a mesma seja de propriedade de brasileiro ou estrangeiro na forma do art. 14. Entretanto se a aeronave não for de propriedade das pessoas mencionadas no art. 14, não pode ser inscrita para o efeito de constituir objeto de direito real de propriedade, mas isso não impede que seja inscrita, para efeito de constituir objeto de direito obrigacional. A matrícula e a nacionalidade não implicam em propriedade nem está naquelas. A matrícula traz como conseqüência a nacionalidade (art. 11), de vez que esta será sempre a do Estado de matrícula. Não traz, porém, como conseqüência, a propriedade, a não ser que o registro tenha sido feito nessa e para essa condição (art. 10, 14, 15 e 16).

57 — Insiste-se na pergunta. Há qualquer impedimento ao registro no RAB de aeronave proveniente do exterior, cujo uso tenha sido adquirido mediante contrato que não seja de compra? Se o transportador brasileiro, que pode usar aeronave própria ou alheia (arts. 80, 76, e § único do art. 15 do CBA), optar pela última hipótese, terá duas alternativas: I) ou utiliza aeronave já registrada no RAB como de propriedade de brasileiro, mediante qualquer modalidade de contrato, e averba o seu nome como explorador; II) ou utiliza aeronave não registrada no RAB por ser proveniente do exterior, onde está registrada. Neste caso, terá de inscrever a aeronave no RAB, mediante a apresentação do contrato que lhe transfere o uso e a posse direta da aeronave, em que conste a expressa concordância dos titulares do direito originário (art. 10, § 2.º). Essa inscrição atribui a matrícula e a nacionalidade brasileira, que identificarão a aeronave para todos os efeitos, com a perda da matrícula anterior, e a constitui como objeto de direito obrigacional de uso e exploração, na condição jurídica própria do registro, feito de conformidade como o contrato, mas não a constitui

como objeto de direito real de propriedade, por não atender ao requisito do art. 14.

58 — O fato do art. 14 dizer que só poderão ser inscritas no RAB as aeronaves de propriedade das pessoas que menciona, não significa que se deva excluir o registro de aeronave utilizada sem ser a título de propriedade:

1.^a) porque a fórmula latina *inclusio unius, exclusio alterius* (a inclusão de um implica em exclusão de outros), como ensinava Carlos Maximiliano, muito prestigiosa outrora, é mal vista hoje, pela doutrina e pouco usada pela jurisprudência. Do fato de se mencionar uma hipótese não se deduz a exclusão de todas as outras (*Hermenêutica e Aplicação do Direito*, n.º 296, p. 302);

2.^a) porque é mais consentâneo com o espírito atual a parêmia oposta *positio unius non est exclusio alterius* (a menção de um não implica na exclusão de outros);

3.^a) porque onde existe a mesma razão fundamental, prevalece a mesma regra de direito (*Ubi eadem ratio, ibi eadem legis dispositio*) e, além disso quem pode o mais, pode o menos.

4.^a) porque nos arts. 14 a 17 do Código só cuida do registro do direito real de propriedade, como nos arts. 18 a 26 cuida do direito real de hipoteca, sem que isso implique em exclusão de qualquer outro registro, enquadrável no registro de aeronave, regulado pelos arts. 10 a 13;

5.^a) porque importaria em contradizer o parágrafo 2.º do art. 10, que permite o registro de aeronave estrangeira se o titular do direito originário o consentir expressamente;

6.^a) porque implicaria em contradizer o parágrafo único do art. 13, que dispõe, de conformidade com o sistema, que a inscrição da aeronave ao RAB importa na perda automática de matrícula em qualquer outro Estado;

7.^a) porque conflitaria com o disposto nos arts. 80 e 15, parágrafo único do CBA, que permitem a exploração de aeronave alheia e o registro de propriedade do art. 14 só é permitido para uso próprio;

8.^a) porque contraria o disposto no art. 76 do CBA e art. 10 item V, e respectivos parágrafos 5.º e 6.º do Decreto n.º 72.898, de 9.10.1973, de vez que as estruturas técnicas operacionais, nelas incluídas adequadas aeronaves das empresas de serviços aéreos, poderão ser próprias ou contratadas;

9.^a) porque se oporia ao que a doutrina e a prática prevêem, como modos de exploração de aeronaves, entre os quais o arrendamento, a promessa de compra de cessão, fretamento, intercâmbio ou consórcio operativo e *leasing*;

10.^a) porque desatenderia os fins sociais e a própria realidade social em que se apresentam, ululantes, as formas de promessa de compra, de cessão, de arrendamento, de intercâmbio ou consórcio operativo e *leasing*;

11.^a) porque prejudicaria exatamente quem se quer beneficiar, que é o brasileiro, e a empresa nacional, de vez que eles ficariam cerceados em sua ação, só podendo adquirir o uso mediante compra e venda, com exclusão discriminatória e injusta de todos os demais contratos lícitos, o que implicaria em infringência o art. 153, § 2.º, e arts. 160 e 170 da Constituição Federal;

12.^a) porque ficariam excluídas de regulamentação e registro as aeronaves usadas mediante os contratos acima, que existem na prática e ficariam à míngua de regulamentação.

59 — Em conseqüência, há de se admitir a inscrição, no RAB, de aeronaves privadas no art. 14 letras *a* e *b*, bem como no respectivo parágrafo único, quando, por qualquer modalidade contratual, disponha do uso das mesmas:

a) se se tratar de contrato de compra e venda, este título será transcrito em nome do adquirente, que passa a ser o proprietário da aeronave (arts. 16, letra b e 15 do CBA);

b) se se tratar de contrato de exploração de aeronave brasileira já registrada no RAB, averba-se o nome do explorador (§ único do art. 15);

c) se se tratar de qualquer modalidade do contrato de uso (arrendamento, fretamente, intercâmbio de aeronaves ou consórcio operativo), de promessa de compra, ou cessão de direitos, a inscrição há de ser feita no RAB pelo usuário ou possuidor da aeronave;

d) em se tratando de aeronave nacional, a transcrição permanece em nome do proprietário, inscrevendo-se ou averbando-se, conforme o caso, o nome dos usuários, exploradores, ou possuidores;

e) no caso de aeronave proveniente de país estrangeiro:

I — insta que do contrato (pouco importa qual a sua modalidade) consta, expressamente, o consentimento do titular do direito originário sobre o registro no RAB (Parágrafo 2.º do art. 10);

II — a inscrição no RAB importa em perda automática de matrícula em qualquer outro Estado (Parágrafo único do art. 13); e

III — a mudança da nacionalidade da aeronave, porém, não prejudica os direitos anteriormente adquiridos (Parágrafo único do art. 5.º); e

IV — as obrigações, impostas pelo Anexo 6 da Convenção de Aviação Civil Internacional, passam a ser do explorador e do Brasil.

CONCLUSÃO

60 — Em face do exposto, parece-nos que:

a) não há óbice legal à exploração de aeronave sem ser a título de propriedade, na execução de serviços aéreos;

b) o art. 83 e respectivo parágrafo único do CBA não impede o uso no transporte doméstico de aeronave arrendada no estrangeiro, desde que tenha matrícula brasileira e não implique em conluio com empresa estrangeira;

c) não há qualquer óbice à utilização de aeronave alheia para o transporte internacional;

d) não há óbice à inscrição de aeronave, cujo uso for adquirido mediante qualquer modalidade contratual; e

e) o art. 14, segulando o registro de propriedade de aeronave, não exclui a inscrição desta na condição que tiver como objeto de direito.

61 — Entre as três alternativas usuais de:

a) negar o registro de aeronave arrendada; b) reclamar contra a lei e pedir a sua modificação; e c) permitir o registro e interpretar esta segundo os seus fins sociais, preferimos esta última, certo de que, mais do que a lei, urge mudar as rotinas administrativas, tendentes a compatibilizar os meios à consecução dos objetivos, amplamente garantidos pela Lei.

É o que nos parece.

S.M.J.

Rio de Janeiro, 4 de março de 1974. *José da Silva Pacheco*, Consultor Jurídico.

Aprovo. Publique-se.

Em 20 de março de 1974. *Joelmir Campos de Araripe Macedo*, Ministro da Aeronáutica.