



## Transbrasil alega que dívida com a GE já foi paga

Com extratos fornecidos pelo Banco Central, o advogado **João Roberto Egydio Piza Fontes** está argumentando no Tribunal de Justiça de São Paulo que a dívida invocada pela General Eletric, para pedir a falência da Transbrasil já foi quitada.

A difícil tarefa do advogado é a de reverter a votação na 9ª Câmara de Direito Privado do TJ-SP que, entre três desembargadores, já tem o voto de dois a favor da falência empresa. Os memoriais foram encaminhados esta semana aos juízes.

Segundo Piza, a General Electric pediu a falência para "coagir a Transbrasil a aceitar o reconhecimento de uma dívida global originária de contratos de arrendamentos de aeronaves, reescalamentos e de rescisão, nos quais existem cláusulas que, aos olhos do mais leigo cidadão, são flagrantemente leoninas". A multinacional instruiu seu pedido com uma promissória no valor de US\$ 2,7 milhões, protestada em 19 de junho de 2001. A GE recorre de decisão da juíza da 19.ª Vara Cível, Cintia Abas, que julgou a ação improcedente.

Por enquanto, os desembargadores Antônio Dilenilson e Marcos Cesar já se manifestaram pela quebra da Transbrasil, com lacração de portas e arrecadação de bens para pagar credores. Chegou-se a indicar, até mesmo, um síndico para a massa falida. O julgamento foi adiado pelo pedido de vista do desembargador Ruitter Oliva.

"A Transbrasil é uma empresa tradicional no ramo da aviação, que emprega milhares de funcionários, e não possui dívidas suficientes para ser decretada sua falência, pois seu ativo é muito superior ao seu passivo", disse o advogado.

[Veja notícia sobre o início do julgamento do caso.](#)

### Leia os memoriais

Excelentíssimo Senhor Doutor Desembargador do Egrégio Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo

Apelação Cível nº 232.140.4-0

**Transbrasil S/A Linhas Aéreas**, representada por seus advogados e procuradores que esta subscrevem, nos autos da Apelação em epígrafe, em que figura como Apelante e Apelada, concomitantemente, a General Electric Capital Corporation; em razão do pedido de vista do Excelentíssimo Desembargador Ruitter Oliva – 3º Juiz, da possibilidade de serem modificados os votos já declarados na sessão de julgamento do recurso realizada no último dia 19 de Março de 2002 e, tendo em vista, também, a complexidade dos negócios jurídicos firmados entre as partes, subjacentes à nota promissória que instrui o pedido de falência; bem como a relevância das conseqüências irreparáveis não só à Apelante Transbrasil, mas principalmente ao próprio interesse público, aos funcionários da empresa de transportes aéreos, bem como aos seus credores, conseqüências essas que, certamente, advirão no caso de ser eventualmente decretada por este Egrégio Tribunal de Justiça a falência da Apelante Transbrasil; vêm,



respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, oferecer os vertentes **MEMORIAIS**, consubstanciados nas relevantes razões de fato e de direito a seguir expostas.

Cumprе esclarecer ainda à Vossa Excelência que parte dos **documentos em anexo**, ainda não colacionada aos autos, vez que constituídos por cartas trocadas via *fac-simile*, entre ambas as partes posteriormente ao pedido de falência, portanto, **documentos novos que comprovam não só a iliquidez e solvabilidade da ora peticionária, como também a efetivação do pagamento do título de crédito constatada tão somente agora – após a análise detida das remessas de dólares efetivadas pela Transbrasil à General Electric Capital Corporation** e, face aos seus respectivos conteúdos, demonstram e comprovam de forma definitiva que a General Electric Capital Corporation utiliza-se do instrumento processual do pedido de falência, apenas e tão somente, como meio de coagir a Transbrasil a aceitar o reconhecimento de uma dívida global originária de contratos de arrendamentos de aeronaves, reescalamentos e de rescisão, nos quais existem cláusulas que, aos olhos do mais leigo cidadão, são flagrantemente leoninas e outras contrárias ao nosso ordenamento jurídico, muito embora tenham surtido seus efeitos – diga-se de passagem, nulos de pleno direito – sobre a dívida ora representada pela Nota Promissória que instruiu o pedido inicial, a qual, como ver-se-á adiante foi **PAGA**.

Portanto, a Recorrente Transbrasil – também Recorrida em relação à Apelação apresentada pela General Electric Capital Corporation – **em razão do interesse público envolvido nos procedimentos falimentares**, roga veemente a este E. Tribunal, especialmente, a esta Colenda Câmara e DD. Desembargadores, sejam os documentos ora oferecidos, em conjunto com todas as provas já existentes no processo, analisados, levando-se ainda em consideração as razões elucidativas dos negócios jurídicos existentes entre as partes, abaixo expostas, analisados para que ao final do julgamento seja revelada a mais lídima e cristalina **JUSTIÇA!**

São Paulo, 4 de abril de 2002.

**JOÃO ROBERTO EGYDIO PIZA FONTES**

### **Memoriais**

Trata-se de pedido de falência ajuizado pela General Electric Capital Corporation contra a Transbrasil Linhas Aéreas S/A, instruído por uma Nota Promissória emitida pela Transbrasil em 27 de Maio de 1999, no valor de US\$ 2.694.074,42 (dois milhões, seiscentos e noventa e quatro mil, setenta e quatro dólares e quarenta e dois centavos de dólar norte americano), protestada perante o 8º Tabelião de Protesto de Letras e Títulos da Comarca de São Paulo.

Cumprе esclarecer que além da referida nota promissória foram também emitidas mais 6 (seis) em favor de outras empresas para efeito de **garantir uma suposta dívida vencida e não paga**, originária de diversos Contratos de Arrendamentos de Aeronaves firmados entre a Transbrasil e as demais empresas arrendadoras, dentre elas a General Electric Capital Corporation, dívida esta consolidada no valor total de US\$ 20.069.478,00 (vinte milhões, sessenta e nove mil, quatrocentos e setenta e oito dólares norte americanos) pelo Contrato de Reescalamento nº 2 e a Alteração de Contrato de Arrendamento de Aeronave e Motor – *Aircraft and Engine Lease Amendment and Rescheduling Agreement nº 2* – (fls. 52



e seguintes).

Portanto, consoante os termos do Contrato de Rescalonamento nº 2 a dívida consolidada da Transbrasil para com a General Electric Capital Corporation e que se encontrava representada pela Nota Promissória objeto do pedido de falência, **seria àquela apurada até o dia 27/05/1999** – data em que foi firmado o Contrato de Rescalonamento nº 2 – **decorrente de supostos inadimplementos de obrigações previstas no contrato de arrendamento da aeronave B737-400, nº de série 24692, identificada no Brasil pelo código PT-TEO, firmado aos 18.01.1996 e um outro contrato de arrendamento da aeronave B737.400, nº de série 24511, identificada no Brasil pelo código PT-TEM, firmado aos 18.04.1996.**

Assim é que em relação à aeronave identificada pelo nº de série 24.692 – PT-TEO, a dívida vencida, repita-se, em 27/05/1999, correspondia, segundo o Contrato de Rescalonamento nº 2, a US\$ 1.226.016,18 e, por outro lado, em relação à aeronave identificada pelo nº de série 24.511 – PT-TEM, a dívida vencida até a mesma data retro mencionada, fora consolidada em US\$ 1.468.058,24, consoante se depreende das fls.72 dos autos.

Por outro lado, o CONTRATO DE REESCALONAMENTO Nº 2 determinou que as parcelas relativas ao reescalonamento da dívida vencida deveriam ser pagas com os juros em 24 (vinte e quatro) meses sucessivos, a partir de 24 de Setembro de 1999, mediante depósito em conta bancária nº [ ] em nome das Arrendadoras ou em outra conta que as mesmas indicassem, enquanto os pagamentos de arrendamento das aeronaves deveriam ser pagos mediante remessa do numerário à Arrendadora General Electric Capital Corporation, via Banco Central, nas datas correspondentes aos seus vencimentos e na forma prevista nos CONTRATOS DE ARRENDAMENTO DE AERONAVES e respectivos REGISTROS efetivados perante o Banco Central do Brasil, a partir de setembro de 1999, visto que com relação às parcelas que se venceriam em Junho, Julho e Agosto de 1999, restou acordado entre as partes o seguinte:

#### *Contrato de Rescalonamento nº 2*

"4.2 – Mediante solicitação da Arrendatária, e em contraprestação pelas obrigações assumidas por ela segundo a subcláusula 2.4 e o reescalonamento neste ato constituído, as Arrendadoras e a Arrendatária reconhecem que:

(a) a Arrendatária não efetuará quaisquer pagamentos devidos segundo os CONTRATOS durante o mês de maio de 1999;

(b) a Arrendatária pagará às Arrendadoras o valor correspondente a 50% (cinquenta por cento) das obrigações devidas pela Arrendatária segundo os CONTRATOS durante cada um dos meses de junho, julho e agosto de 1999;

(c) a Arrendatária pagará integralmente todas as suas obrigações atualmente devidas segundo os CONTRATOS em setembro de 1999, e durante cada mês posteriormente;

**(d) os valores não pagos pela Arrendatária segundo esta Cláusula durante os meses de maio, junho, julho e agosto de 1999 serão acumulados à Dívida Vencida, conforme estabelecido na Subcláusula 4.3. abaixo;**



---

e

(e) a Arrendatária pagará mensalmente, com início em 24 de setembro de 1999, os valores especificados na Subcláusula 4.4 abaixo.

Diante disto Exa, temos que em relação à Arrendadora General Electric Capital Corporation, requerente do pedido de falência, restaram – em decorrência do Contrato de Reescalonamento nº 2 – configuradas duas situações distintas, **as quais geraram também duas obrigações de ordem econômico-financeira para a Transbrasil**. (Gráficos anexados aos memoriais sobre as obrigações).

PRESTAÇÕES DOS DOIS CONTRATOS DE ARRENDAMENTO DAS AERONAVES A VENCER A PARTIR DE JUNHO DE 1999. (Gráficos anexados).

Feita esta pequena abordagem preliminar dos negócios jurídicos entabulados entre as partes, passaremos a demonstrar e comprovar que paralelamente ao fato da NOTA PROMISSÓRIA que instruiu o pedido de falência não se encontrar revestida dos requisitos da liquidez, certeza e muito menos exigibilidade, inerentes aos títulos executivos extrajudiciais, **tendo em vista os diversos pagamentos efetivados pela Transbrasil a título de abatimento da dívida reescalada**; no caso vertente, o outro requisito necessário à configuração da falência, qual seja, **a insolvência do devedor, também não se encontra caracterizada, consoante reconhece a própria requerente General Electric Capital Corporation em diversas correspondências, cujas cópias e respectivas traduções juramentadas são ora oferecidas, correspondências estas enviadas à Transbrasil ANTERIOR E POSTERIORMENTE ao ajuizamento do pedido de falência**.

Vejamos:

#### **I- A Nota Promissória é ilíquida e inexigível**

Consta do artigo 1º da Lei de Falências que:

*"Considera-se falido o comerciante que, sem relevante razão de direito, não paga no vencimento obrigação líquida, constante de título que legitime a ação executiva".*

No caso em exame, a nota promissória no valor da suposta dívida que instruiu o pedido de falência, desde a interposição deste último, já **não representava qualquer obrigação líquida a ser cumprida pela Transbrasil**.

E isto porque, consoante se verifica dos documentos em anexo, consubstanciados em Certificados de



Registro dos dois contratos de arrendamentos de aeronaves firmados entre a General Electric Capital Corporation e a Transbrasil, está comprovado que APÓS a celebração do Contrato de Reescalonamento nº 2, ou seja, APÓS o dia 27/05/1999, a Transbrasil além de ter efetuado diversas remessas de valores a título de pagamento das parcelas do arrendamento que estavam vencendo – segundo o contrato de reescalonamento – a partir de 24/09/1999, também remeteu **antes desta última data VULTOSOS valores a título de pagamento de parcelas vencidas que incorporaram o valor da dívida reescalada, as quais a General Electric Capital Corporation, em razão da determinação do Banco Central que impedia a realização de pagamentos de parcelas que estavam ainda por vencer, recebeu, por certo, tais valores como abatimento da dívida consolidada no Contrato de Reescalonamento nº 2.**

Vejamos as remessas efetuadas após a data da celebração do Reescalonamento nº 2 e a que título foram, **segundo os certificados de registro** em relação à Aeronave PT-TEM, número de série 24.511, arrendada pela General Electric Capital Corporation. (Tabela anexada).

Portanto Exa, resta claro, de acordo com a tabela supra, elaborada com os dados de cada lançamento realizado no bojo do próprio certificado de registro do contrato de arrendamento, pelas instituições financeiras que se encarregaram de executar a transferência de valores ao país alienígena que, só no contrato de arrendamento da aeronave identificada por PT-TEM, a Transbrasil **PAGOU a título de amortização da dívida reescalada em 27.05.1999, nada mais, nada menos do que US\$ 2.926.417,95 (dois milhões, novecentos e vinte e seis mil, quatrocentos e dezessete dólares e noventa e cinco centavos de dólar norte americano)!!!!!!!!!!**

Já em relação à aeronave **PT – TEO, foram remetidos a título de pagamento da dívida reescalada**, já que, repita-se, segundo o próprio contrato de reescalonamento nº 2, as parcelas de arrendamento seriam cobradas apenas a partir de Setembro de 1999, os seguintes valores. (Tabela anexada).

Assim, verifica-se que a **General Electric Capital Corporation, sem qualquer restrição, acatou os pagamentos de parcelas atrasadas, muito embora as mesmas fizessem parte da dívida reescalada em 27.05.1999!!!**

E em relação a esta aeronave a **GECC não hesitou receber o valor de US\$ 690.000,00 (Seiscentos e noventa mil dólares norte americanos), mesmo ciente de que tal valor se encontrava incluído no valor total da dívida reescalada, cuja primeira parcela teria seu vencimento tão somente aos 24.09.1999!!!**

Ou seja, recebeu a General Electric Capital Corporation, a título de pagamento da sua dívida reescalada, valor superior ao apostado na NOTA PROMISSÓRIA que instruiu o pedido de falência contra a Transbrasil Linhas Aéreas S/A!!!

Os pagamentos efetuados pela Transbrasil, montam o valor total de US\$ 3.616.417,95, e frise-se, os mesmos correspondem às parcelas que estavam incluídas na dívida reescalada, vez que seus vencimentos eram anteriores à data da celebração do Contrato de Reescalonamento nº 2.

**A NOTA PROMISSÓRIA NO VALOR DE US\$ 2.694.074,42 É NO MÍNIMO ILÍQUIDA, JÁ QUE**



---

OS CERTIFICADOS DE REGISTROS EMITIDOS PELO BANCO CENTRAL COMPROVAM DE FORMA DEFINITIVA QUE A TRANSBRASIL EFETUOU VÁRIOS PAGAMENTOS DE PARCELAS DE ARRENDAMENTO QUE FAZIAM PARTE DA DÍVIDA REESCALONADA.

**E NUMA MERA CONTA ARITMÉTICA, CONSTATA-SE ATÉ MESMO QUE, EM RELAÇÃO À NOTA PROMISSÓRIA QUE INSTRUIU O TEMERÁRIO PEDIDO DE FALÊNCIA DA TRANSBRASIL, A MESMA ESTÁ PAGA, MAIS DO QUE PAGA!!!!.**

E mais, se assim não se entender, deverá a GECC comprovar a que título recebeu os aludidos pagamentos, na medida em que, uma vez celebrado o Contrato de Reescalonamento nº 2, a Transbrasil ficou obrigada a recomençar a efetivar os pagamentos mensais de arrendamento das aeronaves, correspondentes a US\$ 240.000,00 (PT-TEO) e a US\$ 275.000,00 (PT-TEM), tão somente a partir de Setembro de 1999. É isto o que dispôs a cláusula 4.2 do Contrato de Reescalonamento nº 2 retro transcrita.

## **II- Da Ciência Expressa da GECC Acerca da Solvabilidade da Transbrasil**

Como se tudo o que até agora foi exposto não bastasse, há também outro aspecto que impedia a General Electric Capital Corporation impetrar o pedido de falência; qual seja, a ciência inequívoca da GECC – desde a prorrogação dos contratos de arrendamento de determinadas aeronaves, especialmente, daquela denominada PT-TEO, nº de série 24.692 – de que, muito embora a Transbrasil já tivesse patrimônio suficiente para solver suas dívidas, tinha como ainda tem um crédito a seu favor decorrente de devolução de impostos de ICMS que eram exigidos pelo Poder Público indevidamente, como assim restou reconhecido pelo Egrégio Supremo Tribunal Federal na ação direta de inconstitucionalidade nº 1089-1.

Aliás, está mais do que caracterizado que a General Electric Capital Corporation utilizou-se como ainda vem se utilizando do presente pedido de falência, tão somente para ver satisfeito um suposto crédito a seu favor – muito embora, o mesmo já esteja integralmente pago, como anteriormente visto.

Ora Exa., o que caracteriza a falência é a insolvência, revelada pela impontualidade ou por outros fatos ou atos dela indicativos.

No caso dos autos, a presunção da insolvência já se encontrava obstaculizada pela ciência inconteste da GECC acerca da capacidade econômica da Transbrasil em solver seus compromissos, desde a celebração de todos os contratos de arrendamento, pois em todas as cartas de intenções que os precederam, consta como condição para a efetivação dos negócios jurídicos o fato da Transbrasil ser beneficiária de sentença declaratória de inconstitucionalidade, na qual garantiu-se-lhe o direito à restituição de vultosa quantia decorrente de ICMS pagos indevidamente. Vejamos:



a) Carta de Intenção – 13 de Outubro de 1998 – Arrendamento das aeronaves nº de série 24467, 24513, 24511 e 24692 (as duas últimas correspondem às aeronaves PT-TEM e PT-TEO)

*"Assinando esta Carta de Intenção as partes reconhecem e concordam que a capacidade da Arrendadora para proceder e consumir as transações e celebrar o contrato de arrendamento com a Arrendatária estão sujeitos e expressamente condicionados : ..... (vi) A Transbrasil tendo recebido o benefício da adjudicação pelo Supremo Tribunal do Brasil".*

b) Carta enviada pelo Vice Presidente Executivo da General Electric Capital Corporation à Transbrasil aos 04 de AGOSTO DE 2000, propondo acordo extrajudicial para pagamento da dívida.

*"Outros pontos a serem abrangidos pelo acordo de reestruturação incluem (dentre outros):(...)Os Créditos de ICMS serão disponibilizados para a GECAS.(....)*

c) Carta enviada pela General Capital Aviation Services Incorporation à Transbrasil aos 06 de Fevereiro de 2002, propondo novo acordo extrajudicial: "(...)

É minha opinião pessoal que o litígio é o pior caminho para resolver as disputas, porque é extremamente custoso e perturbador para os participantes e inerentemente resulta em atrasos desnecessários. Muito frequentemente, é somente o advogado do litígio que tem vantagem no processo. Estou firmemente convencido de que um acordo voluntário é ainda a melhor opção para resolver nossas disputas com a Transbrasil e neste sentido tenho uma proposta para fazer.

Gostaria de sugerir que as discussões do acordo fossem pactuadas de novo através dos escritórios de nossos advogados Manhães Moreira. Tais discussões essencialmente partiriam do ponto em que foram deixadas em Dezembro e visariam os mesmos objetivos, incluindo todos os termos que foram então pactuados. **Em termos claros, o objetivo ou o resultado final seria para A TRANSBRASIL TRANSFERIR À GE ENGINE SERVICES e AOS ARRENDADORES DA GECAS (ATRAVÉS DA ENTIDADE BRASILEIRA DA GE) TODAS AS RETENÇÕES DE CRÉDITOS DE IMPOSTOS DE ICMS e MEDIANTE TAL TRANSFERÊNCIA OS VÁRIOS LITÍGIOS ENTRE AS PARTES SERIAM ENCERRADOS. SE TAL ACORDO FOR ATINGIDO E OS CRÉDITOS DE IMPOSTOS FOREM ASSIM TRANSFERIDOS, ENTÃO CREIO QUE AS ENTIDADES DA GE ESTARIAM PREPARADAS PARA TER O CONGELAMENTO DECRETADO PELO TRIBUNAL SOBRE SEUS ATIVOS DESEMBARGADOS.**



*De outro lado, se não pudermos conseguir um acordo voluntário, devo informar-lhe que eu não teria outra opção a não ser comprometer os recursos da GECAS em uma CAMPANHA AGRESSIVA E, SE NECESSÁRIO, PROLONGADA PELOS TROBUNAIS DO BRASIL ESTADOS UNIDOS E OUTROS PARA REIVINDICAR A NOSSA POSIÇÃO E RECUPERAR O QUER QUE SEJA DA TRANSBRASIL E SEUS ACIONISTAS. NAS PRESENTES CIRCUNSTÂNCIAS ISSO SIGNIFICARIA QUE SEUS ATIVOS PODERIAM FICAR EMBARGADOS POR UM LONGO TEMPO.*

Não quero prosseguir o litígio e gostaria que V. Sas. chegassem a um ponto de vista similar.

(...)

Portanto, diante do conteúdo destas cartas, algumas trocadas, inclusive, posteriormente à interposição do pedido de falência, fica claro que a GENERAL Electric Capital Corporation, com evidente má-fé, se utilizada deste extremo instrumento processual como meio de coagir a Transbrasil a aceitar as suas condições para pagamento de seu suposto crédito; o que, s.m.j., em nosso ordenamento jurídico não é permitido, mormente porque no caso, se de um lado, diante dos diversos pagamentos já efetuados, quitando, inclusive, a nota promissória objeto da presente; está caracterizada a relevante razão de fato para afastar a impontualidade; de outro, não está configurada a insolvência da Transbrasil.

Some-se a isto, o fato comprovado de que a General Electric Capital Corporation, **anterior e posteriormente à interposição do pedido de falência, empreendeu junto à Transbrasil diversas tentativas de acordo, o que de per si evidenciam a descaracterização da insolvência desta última empresa**; de modo que não comporta o presente pedido a decretação de quebra. Neste sentido, é o posicionamento do E. Superior Tribunal de Justiça, in verbis:

*"Sr. Presidente, rogo vênia a V. Exa. para manter a solução adotada pelas instâncias ordinárias, em que se concluiu pelo descabimento da quebra no caso ante o comportamento que as partes exibiram no pedido de falência, sobretudo a credora.*

Em audiência, as litigantes compuseram-se, ocasião em que foi o acordo homologado. Parcialmente adimplido o pacto, foi alcançada nova transação, igualmente homologada. Após descumprido o ajuste, foi então pleiteada a decretação da falência da devedora. Estes fatos evidenciam que a insolvência da empresa requerida se acha descaracterizada. **Em última análise, o que a requerente está a pretender é a cobrança, pura e simples, da dívida, mas fazendo uso do pedido de falência como meio de constranger a devedora. Em verdade, a requerida deixou de ser insolvente para ser meramente inadimplente.**



*Assemelha-se à espécie em apreciação o caso em que as partes pedem a suspensão do processo para fins de obtenção de uma composição amigável, no bojo do pedido de falência. Rubens Requião colige alguns julgados, de conformidade com os quais, em hipótese de suspensão da instância, a declaração já não se afigura mais admissível, por desnaturada a impontualidade do devedor, concedida que fica verdadeira moratória a este último." (Resp. 68.287-8/RS – Min. Relator Barros Monteiro, no mesmo sentido Resp 140.747-PR)*

Aliás, imperioso reconhecer que a General Electric Capital Corporation caso fosse realmente credora da Transbrasil da quantia exposta na Nota Promissória – mas não o é, em razão dos pagamentos efetivados quitando o débito – **deveria se utilizar tão somente do processo de execução singular, como assim fizeram todas as demais empresas arrendadoras integrantes do grupo General Eletric, já que o que se busca, é tão somente a satisfação do seu crédito; para assim evitar os graves danos já ocorridos com a simples interposição do pedido de falência da Transbrasil, especialmente, a paralisação de suas atividades que desencadeou inúmeros reflexos negativos à coletividade de seus empregados.**

Neste sentido, já se posicionou o Egrégio Superior Tribunal de Justiça, recentemente (29/05/2001), nos autos da Medida Cautelar 03711, por seu Ministro Sálvio de Figueiredo Teixeira, *in verbis*:

"...o cumprimento do decreto da quebra, com a lacração do estabelecimento da requerente e a paralisação de suas atividades, poderá causar a ela, e à coletividade de seus empregados, graves, irreparáveis e irreversíveis danos. **Com efeito, a paralisação da produção da requerente, s.m.j., não beneficiará a qualquer das partes, inclusive à própria requerida, uma vez que não poderá a devedora produzir renda suficiente a quitar suas obrigações. Além disso, não se pode esquecer que a falência não deve impossibilitar o reerguimento da empresa, uma vez que a quebra produz efeitos sociais e econômicos indesejáveis. Não obstante a legislação falimentar brasileira tenha o objetivo de liquidar, é preciso agir com prudência e temperamento antes de conferir a empresas muitas vezes viáveis a qualificação de falida.** Neste sentido, colhe-se da lição de Nelson Abrão:

*"Não obstante a orientação predominante no Direito Concursal Comparado seja a da preservação ou a da recuperação da empresa, esse posicionamento deve ser entendido em termos. O procedimento é aplicável às empresas viáveis, e não às irremediavelmente perdidas, situações essas avaliáveis, mediante a indispensável perícia judicial Em relação a essas últimas, a liquidação é inexorável, como medida de economia de tempo e de dinheiro". (Curso de Direito Falimentar, 5ª ed. ver, atual. e amp. Por Carlos Henrique Abrão, São Paulo, Leud, 1997, p. 45)".*

A Transbrasil é uma empresa tradicional no ramo da aviação, que emprega milhares de funcionários, e não possui dívidas suficientes para ser decretada sua falência, pois seu ativo é muito superior ao seu passivo.

No douto ensinamento de JORGE LOBO, em sua monografia "Dos pressupostos da Falência", in RT 702/28, assim se manifesta:

*"Embora muitos confundam o estado de insolvência com o estado de falência, lançando mão das expressões insolvência e falência, ou quebra como sinônimos, salta aos olhos que a insolvência e o estado de falência não são a mesma coisa, pois o devedor pode ter um ativo superior ao seu passivo,*



*pode ter meios econômicos-financeiros para solver todas as suas obrigações e encontrar-se, momentaneamente, impossibilitado de atender aos seus compromissos, por diversas circunstâncias, inclusive, muitas vezes, por fatos independentes de sua vontade.*

Em verdade, a não liquidação de dívida líquida e certa no vencimento, isto é, a impontualidade e não a insolvência, pode significar tão-somente um descumprimento por lapso do controle de contas a pagar ou por uma dificuldade passageira, ou, então, constituir-se de fato, numa cessação de pagamentos, ou num estado de insolvência, ou decorrer de fatores diversos.

Como variam as causas de falência, variam os sistemas legais que as disciplinam, a saber: a) para uns o pressuposto objetivo fundamental da falência é a impontualidade; b) para outros a cessação de pagamentos; c) para alguns a insolvência, e, finalmente d) para poucos os atos de bancarrota.

**Embora variem as causas e, portanto, os sistemas, a doutrina tem ensinado, em sua maioria, que "o pressuposto essencial, fundamental da falência é a insolvência"** (cf. Sampaio de Lacerda, Manual do Direito Falimentar, Freitas Bastos, 11<sup>a</sup> ed., p. 39.) ". (Grifos nossos)

Já se disse e com muita propriedade que a ação de falência não é meio judicial de cobrança, mais sim um procedimento especial, de caráter coletivo, onde o patrimônio realizável do devedor é liquidado e, o produto obtido distribuído entre os credores, como solução dos seus créditos.

Se assim não fosse, nos dias atuais, tempos bicudos de juro alto e falta de capital de giro, se todos os credores resolvessem utilizar-se da via oblíqua do pedido de falência, ao invés de como determina o texto processual civil receber seu crédito através da ação de execução, tornaria o judiciário completamente inviável diante da enxurrada de falências que teria que decretar.

Até porque como já salientado, a Ação de Falência não é meio de cobrança, sendo certo que este instituto atualmente usado sem critérios prejudica todo o setor produtivo com efeitos desastrosos socialmente a todos inclusive aos empregados, pois consoante ensinamentos de Rubens Requião em sua imortal obra CURSO DE DIREITO COMERCIAL, volume 01, editora Saraiva, edição de 1991:

"Se a empresa é o átomo da atividade econômica – prosseguem os professores parisienses – a missão do jurista é analisar os elementos desse átomo para ver como eles reagem, e devem reagir, uns sobre os outros; é necessário, em seguida, procurar como esse átomo se comporta e deve comportar-se nas relações com o mundo exterior, coisas e pessoas."

Ora, como se vê a importância da pessoa jurídica ou empresa é deveras, e usar a Ação Falimentar para oprimir o empresário é meio inapto não devendo ser aceito.

Aliás, a empresa é uma entidade social, até porque pela Constituição Federal de 1988, repetindo preceitos das Constituições anteriores, com mais vigor, assegura em seu artigo 7º, XI, :



*"Artigo 7.º. São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição*

*social:.....*

*– participação nos lucros, ou resultados, desvinculados da remuneração, e, excepcionalmente, participação na gestão da empresa, conforme definido em lei."*

Pelo que se observa os direitos dos trabalhadores não são considerados meros direitos de natureza econômica ou afeiçoados à uma mera remuneração; constituem-se, antes de mais nada, em DIREITO SOCIAL.

E tal interesse social está sendo violentado pelo presente pedido inconsequente de Falência, pois repita-se **FALÊNCIA NÃO É UMA MERA AÇÃO EXECUTIVA**.

Para tanto o pretor ao interpretar um pedido de Falência deve se ater à mais moderna exegese e perceber, ou melhor, auferir das circunstâncias se tal pedido de Falência tem uma mera função executiva ou se realmente visa com tal medida o término de uma empresa que de fato está prestes a ruir.

Não é o presente caso, pois a requerida é uma empresa com ânimo de crescer, atuando há mais de 47 anos no mercado, onde passa por todas as dificuldades naturais de qualquer outra empresa do mesmo ramo, tendo em vista o momento econômico. E é lógico que um pedido desse naipe afronta todas as aspirações sociais, tanto da pessoa jurídica de uma forma geral, como de todos aqueles que dependem e rodeiam tal pessoa jurídica.

Portanto, comprovado está que não existem no presente caso, os dois requisitos necessários à decretação da quebra: a) título executivo, líquido, certo e exigível e, b) a insolvência da Transbrasil; devendo por tais razões ser a Apelação interposta pela GECC improvida.

### **III- Diversos Pagamentos Efetuados – Imperiosidade de Perícia Técnica Precedente ao Pedido de Falência – Incerteza do Estado Econômico da Transbrasil – Inteligência do § 2º, Art. 188 do Código Aeronáutico**

Outro fato que está a impossibilitar a decretação da quebra da Transbrasil, **é a ausência de uma perícia técnica para a constatação de elementos que constituem o ativo e o passivo da empresa aérea em comento, prevista no § 2º do art. 188 do Código Aeronáutico.**

Diz o mencionado dispositivo legal:

*"Art.188 – O Poder Executivo, poderá intervir nas empresas concessionárias ou autorizadas, cuja situação operacional, financeira ou econômica ameace a continuidade dos serviços, a eficiência ou a segurança do transporte aéreo.*

§ 1º ....



§ 2º Na hipótese de ser apurada por perícia técnica, antes ou depois da intervenção, a impossibilidade do restabelecimento da normalidade dos serviços:

I- será determinada a liquidação extrajudicial, quando, com a realização do ativo, puder ser atendida pelo menos a metade dos créditos;

*II – será requerida a falência, quando o ativo não for suficiente para atender pelo menos a metade dos créditos, ou quando houver fundados indícios de crimes falenciais.*

Assim é que somente em relação à intervenção pelo Poder Executivo, é desnecessária a existência preliminar da perícia técnica, já que esta poderá ser requerida no curso da intervenção.

E isto porque o Código Aeronáutico prevê que compete ao Poder Público verificar se a situação operacional, financeira e econômica da empresa aérea ameaça ou não a continuidade dos serviços, a eficiência ou a segurança do transporte aéreo; razão pela qual, antes ou depois da intervenção na empresa, **deverá ser requerida uma perícia técnica; sem a qual, o Poder Executivo se encontra impossibilitado de determinar seja a liquidação extra-judicial, seja a falência da companhia aérea.**

**Todavia, se para ser decretada a quebra de empresa aérea, a pedido do Poder Executivo, deve ser observada a exigência do dispositivo legal supra mencionado, qual seja, a existência de uma perícia técnica na qual deverá ser constatado se o ativo da empresa atende pelo menos a metade das dívidas; em relação a eventuais credores particulares, com muito mais razão, deverá também subsistir a exigência legal relativa à perícia técnica.**

Portanto, não se veda ao credor particular a interposição de pedido de falência contra a empresa concessionária de serviços aéreos, **conquanto o mesmo esteja instruído e pautado numa perícia técnica, cuja conclusão deverá, forçosamente, apontar pela insuficiência do ativo para atender, pelo menos, a metade do passivo da empresa aérea.**

É esta a interpretação que, s.m.j., deve ser dada ao dispositivo legal em se tratando de credores particulares que por ventura desejem requerer a quebra de uma empresa aérea; pois caso contrário, tornar-se-á esporte nacional de possíveis credores o aforamento de diversos pedidos de falência contra empresas aéreas, cujos respectivos ativos superam o passivo patrimonial.

E no caso, em razão de inúmeros pagamentos efetuados à General Electric Capital Corporation, era como é imprescindível o cumprimento do § 2º do artigo 188 do Código Aeronáutico, não só para restar constatado o pagamento do título de crédito que instruiu o pedido de falência, como também para restar caracterizada, sem qualquer sombra de dúvida, o estado econômico deficitário da Transbrasil; muito embora no caso em tela a própria requerente do pedido de falência reconheça, expressamente, ter ciência de que existem ativos suficientes para atender não só a suposta dívida aposta na Nota Promissória como também todas as dívidas da empresa aérea para com o restante de seus credores!!!

#### IV- Conclusão



---

Diante de todo o exposto Excelentíssimo Desembargador, verifica-se que:

a) a nota promissória não representa qualquer quantia líquida ou certa, não podendo assim ser exigida, em razão dos diversos pagamentos efetuados que acarretaram a sua **QUITACÃO**

b) a Transbrasil é empresa aérea que embora esteja passando por dificuldades financeiras, assim como as demais empresas aéreas nacionais e internacionais, tem patrimônio suficiente para atender todas as suas dívidas, sendo portanto **SOLVENTE**

c) o pedido de falência não foi precedido e sequer instruído com a necessária e imprescindível perícia técnica exigida pelo Código da Aeronáutica; e tendo em vista que há a possibilidade de mudança dos votos já declarados na última sessão de julgamento dos recursos interpostos; roga-se seja dado **TOTAL IMPROVIMENTO da Apelação interposta pela General Electric Capital Corporation**, por ser esta medida de Direito e da mais lúdima JUSTIÇA!

São Paulo, 7 de Abril de 2002.

**João Roberto Egydio Piza Fontes**OAB/ SP 54.771

**Date Created**

12/04/2002