



Cipriani envia carta para senador para se defender

Antecipando-se a inúmeros questionamentos da CPI do Banestado, o ex-presidente da Transbrasil, Antonio Celso Cipriani, resolveu mandar uma carta para o senador Antero Paes de Barros. Ele é acusado de ter utilizado doleiros para enviar US\$ 35 milhões para o exterior. As dívidas da empresa aérea chegam a R\$ 1 bilhão. Mesmo com as explicações enviadas em julho para a CPI, a convocação está mantida.

Na carta, Cipriani fala sobre a situação da Transbrasil, de sua atuação como conselheiro e presidente da empresa e de isenção de responsabilidade sobre as supostas remessas em favor de empresas off-shore. “Nada obstante, uma campanha de difamação pessoal tem sido encetada contra o requerente, responsabilizando-o por remessas de divisas para o exterior, que teriam servido para o seu proveito pessoal, em detrimento da empresa, e são sempre variações sobre um só tema, ‘requestradas’ sempre que conveniente aos interesses ilegítimos de terceiros”, afirma Cipriani na carta.

A assessoria de imprensa da CPI do Banestado afirmou que o senador não leu a carta — apenas a encaminhou para a assessoria jurídica. A data da convocação do ex-presidente da Transbrasil deve ser marcada ainda.

Leia a carta:

EXMO. SR. SENADOR ANTERO PAES DE BARROS, PRESIDENTE DA COMISSÃO PARLAMENTAR MISTA DE INQUÉRITO – REQUERIMENTO Nº 05, DE 2003-CN/CPMI-BANESTADO:

ANTONIO CELSO CIPRIANI, brasileiro, casado sob o regime da comunhão parcial de bens, advogado e empresário, portador da Carteira de Identidade xxxxx, emitida em 09/10/86 pela OAB/SP, inscrito no CPF/MF sob o xxxxxxxx, vem mui respeitosamente esclarecer e requerer a V. Exa. o seguinte:

1. Mediante o Requerimento no. 480/04, V. Exa. requereu

“... com fundamento no § 3º do art. 58 da Constituição Federal, com o disposto na Lei nº 1.579/52 e com o Art. 4º, § 4º da Lei Complementar nº 105, de 10.01.2001, a transferência do sigilo bancário do Sr. Antonio Celso Cipriani CPF 420.415.118-34, e da Sra. Marise Pereira Fontana Cipriani CPF 903.983.948-49, no período compreendido entre 1998 e 2002.”

2. Segundo a petição,

“As informações recebidas por esta Comissão até o presente momento sobre movimentações financeiras no exterior indicam que o Sr. Antonio Celso Cipriani, sua família, empresas, bem como empresas dirigidas por ele no passado, efetuaram transações que atingem a monta de dezenas de milhões de dólares norte-americanos, utilizando mecanismos obscuros, como a utilização de subcontas em nome de doleiros.



Faz-se necessário, verificar a origem dos recursos remetidos ao exterior pelo Sr. Cipriani e sua esposa, bem como encontrar indícios que possam demonstrar o destino final de tais recursos. Assim, a análise conjunta da movimentação financeira no país, confrontada com informações sobre transações no exterior, que esta CPMI já dispõe, permitirá o mapeamento completo das operações e a definição se houve crime de evasão de divisas.

Cumpramos ressaltar que o Sr. Cipriani foi executivo da empresa Transbrasil Linhas Aéreas, cuja falência deixou a descoberto cerca de US\$ 1 bilhão em dívidas trabalhistas, tributárias e demais credores.”

3. A referência à Transbrasil não parece graciosa e, no contexto, poderia sugerir aos incautos a idéia de que um suposto desvio de parte ou da totalidade dos recursos da empresa teria dado causa à falência da empresa.

4. Conquanto aos leigos assista-nos dúvida quanto ao sobrestamento do r. requerimento ou da quebra do sigilo do requerente, impõe-se prestar esclarecimentos de sorte que as averiguações e perícias de responsabilidade dessa r. Comissão Mista Parlamentar de Inquérito, não se constituam em meros instrumentos de flagelação moral e de abusiva execração pública, que não condiz com a preservação do Estado Democrático de Direito, dever de todos.

I – DA “FALÊNCIA” DA TRANSBRASIL:

5. Por essa razão, pedimos vênias, r. Presidente, para, em primeiro lugar, esclarecer a questão da “falência” da Transbrasil. Salientamos, de pronto, que o passivo da empresa não é de cerca de US\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de dólares norte-americanos), mas de aproximadamente R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais), que encontrará contrapartida senão integral, mas muito próxima, se realizados os créditos fiscais da TRANSBRASIL e se depuradas algumas contas do passivo, conforme estudos levados a efeito por empresas especializadas em consultoria econômica e jurídico-trabalhistas, num quadro que permitirá muito em breve o reinício das atividades operacionais da TRANSBRASIL. No ponto, há que se considerar que somente o crédito de ICMS a ser repetido é de aproximadamente R\$ 540.000.000,00 (quinhentos e quarenta milhões de reais), objeto de ações de repetição de indébito contra todos os Estados e o Distrito Federal, em pleno curso. Saliente-se que já há sentenças de primeira instância favoráveis à empresa, nos Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

5.1. A General Electric Corporation requereu a decretação da falência da Transbrasil. Alegou falta de pagamento de Nota Promissória no valor de US\$2.694.074,42, que, embora paga, como se demonstrará a seguir, foi levada a protesto e está pendente de ação declaratória de nulidade, presentemente, em grau de apelação.

5.2. A real motivação do pedido, todavia, é outra. A falta de pagamento da Nota Promissória, no caso, não passa de mero pretexto para camuflar o propósito de inviabilizar a empresa, ainda que se servindo de temerário pedido de falência.



5.3. Por que a investida insólita e fulminante contra a Transbrasil? A explicação pode ser encontrada no depoimento do seu então Diretor de Engenharia e Manutenção, que a representou nas tratativas para indicar as medidas necessárias à solução das pendências que decorreriam do acidente havido na aeronave Boeing 737-300 de matrícula PT-TEO, em fevereiro de 2000, no aeroporto de Porto Alegre.

5.4. A pretensão da General Electric era de perda total da aeronave com o conseqüente pagamento do seguro e, neste sentido, empenhou-se, pressionou e ameaçou, nada obstante haver a Boeing assegurada a viabilidade da recuperação do avião por preço inferior ao do valor do seguro. Com efeito, o valor de mercado da aeronave era de US\$ 17 milhões a US\$ 20 milhões, conquanto estivesse segurada pelo valor de US\$ 35 milhões.

5.5. É fundamental, neste passo, transcrever o depoimento de 17 de julho de 2001, firmado pelo Sr. Francisco Eustáquio Chaves Mendes (RG 3.793.685-SSP/SP), então Diretor de Engenharia e Manutenção da TRANSBRASIL:

São Paulo, 17 de Julho de 2001

o texto que se segue busca resumir os fatos por mim presenciados, que se seguiram ao acidente da aeronave Boeing 737-300 de matrícula PT – TEO, ocorrido em fevereiro de 2000 no aeródromo de Porto Alegre.

Conforme a praxe internacional, as partes envolvidas no evento mantiveram estreito contato para definir as ações necessárias à recuperação da aeronave. Os participantes principais foram o Sr. H. Michael McKeemann – perito aeronáutico da Robins Aviation, representando as Seguradoras; o Sr. Brian Hayden – Vice Presidente Senior Técnico da General Electric Capital Aviation Services – GECAS; e o relator desta declaração, à época Diretor de Engenharia e Manutenção da Transbrasil S/A – Linhas Aéreas.

O procedimento usual de avaliação da aeronave acidentada foi efetuado pelo próprio fabricante – a Boeing Commercial Airplane Company, e a determinação dos serviços necessários juntamente com o custo dos mesmos foi transmitida a todas as partes. Tendo sido o custo de recuperação da aeronave inferior ao do valor do seguro, ficou claro que este seria o caminho a ser seguido.

Entretanto, a colocação simplista apresentada acima aponta apenas o resumo do evento em si, uma vez que uma ocorrência mais significativa ocorreu em paralelo à definição da recuperação da aeronave.

O fato mais marcante foi o de ser o seguro da aeronave cerca de dez milhões de dólares maior que o respectivo valor de mercado da mesma, por imposição da GECAS (General Electric Capital Aviation Services, parênteses nossos; iluminei)). Esta prática é usual nesse tipo de negócio e geralmente os arrendadores de aeronaves estipulam valores de seguro que se situam entre 110% e 120% do valor de mercado da aeronave.

O valor imposto pela GECAS (General Electric Capital Aviation Services, parênteses nossos) estaria correto em 1991 – quando a aeronave PT-TEO foi originalmente arrendada. Mas com o passar dos anos esse valor deveria ter sido reduzido, com o que a GECAS não concordou durante as várias renovações



que se seguiram ao arrendamento original.

Estando o seguro da aeronave tão expressivamente valorizado, era de se esperar que o arrendador preferisse a declaração de perda total da aeronave para que ele auferisse um lucro substancial na liquidação do sinistro. E isso foi tentado pela GECAS com argumentação técnica e psicológica.

Inicialmente fui insistentemente pressionado pelo Sr. Hayden a concordar com a simples condenação da aeronave, com o que obviamente não concordei. A avaliação da Boeing demonstrou que a aeronave era perfeitamente recuperável – o que efetivamente veio acontecer meses mais tarde.

Entretanto, o Sr. Hayden não aceitou minhas argumentações de que eu jamais poderia condenar uma aeronave, uma vez que a Transbrasil não era sua proprietária e que condenação só viria por razões econômicas, através de uma simples comparação entre o custo da recuperação e o valor segurado. Como esse último era muito elevado para o valor da aeronave, ficava muito difícil alguma seguradora concordar com essa decisão. (iluminei)

Enfatizo esse ponto mais uma vez porque a atitude do Sr. Hayden surpreendeu-me, devido à sua insistência para eu que condenasse a aeronave, quando o mesmo – pela sua grande experiência no assunto, tinha que saber que somente as Seguradoras poderiam fazê-lo. Em mais de uma oportunidade o Sr. Hayden mencionou que a minha atitude era prejudicial à Transbrasil, o que foi veementemente refutado por mim com a mesma argumentação exposta acima.

Nessa época expus a insistência do Sr. Hayden ao Sr. McKeemann, perito aeronáutico que representava as Seguradoras no caso. Da nossa troca de idéias veio uma explicação que esclareceu-me um pouco sobre a atitude do representante da GECAS.

O Sr. McKeemann mencionou que apesar de incomum, às vezes as partes envolvidas num acidente aeronáutico negociavam um acordo para condenar uma aeronave por não ver razões técnicas e econômicas em mantê-la voando.

Mas no caso da aeronave PT-TEO, em face do elevado valor do seguro, seria muito difícil isso ocorrer, a menos que se negociasse uma substancial redução no valor do seguro com a correspondente redução do prêmio pago.

Expus ao Sr. McKeemann que eventuais negociações entre GECAS e as Seguradoras beneficiariam apenas essas entidades, prejudicando a Transbrasil que teria uma aeronave condenada, ficaria com sua credibilidade operacional comprometida e ainda arcaria futuramente com prêmios de seguro mais elevados em decorrência do prejuízo causado às Seguradoras.



o Sr. McKeemann entendeu esses pontos e alertou que a Transbrasil deveria buscar que seus interesses fossem preservados em qualquer eventual negociação que resultasse da insistência da GECAS em condenar a aeronave. Igualmente ele não compreendeu porque o Sr. Hayden insistia em algo que estava totalmente fora da minha alçada.

Nessa oportunidade o Sr. McKeemann deixou bem claro que os custos projetados pela Boeing em hipótese alguma levariam à condenação da aeronave e que sob nenhuma circunstância as Seguradoras pagariam a totalidade do seguro estipulado pela condenação da aeronave. O Sr. McKeemann fez essa comunicação também para o Sr. Hayden.

Com essas posições definidas, marcou-se uma reunião decisiva no final de Abril/2000, quando no escritório da GECAS em Miami reuniram-se os representantes da GECAS, da Boeing, o Sr. McKeemann, o Eng. Rogério Araújo da Transbrasil e eu.

Todas as dúvidas técnicas sobre os procedimentos da recuperação da aeronave e sobre as possíveis consequências de defeitos no reparo, foram esclarecidas. A GECAS colocou firmemente a questão de que ela duvidava que a aeronave após o reparo ficasse isenta de defeitos e tendências durante o voo.

Esta posição da GECAS irritou profundamente a Boeing, a qual se comprometeu formalmente em garantir que a aeronave operaria após o reparo dentro das mesmas características de performance que possuía antes do acidente.

Diante dessa argumentação não restou outra alternativa para a GECAS que não concordar com o reparo da aeronave PT-TEO.

Estando encerrados nossos trabalhos, preparávamos para nos retirar do escritório da GECAS quando o Sr. Michael Lillis, Vice-Presidente Senior de Marketing da GECAS para a América Latina, pediu-me para falar-lhe reservadamente.

Numa sala na qual estavam juntos o Sr. Lillis e o Sr. Hayden, recebi a chocante comunicação de que a GECAS exigiria dentro de dois dias a devolução de todas as suas aeronaves em operação na Transbrasil, o que efetivamente veio a acontecer. (iluminei)

Naquela reunião com o Sr. Lillis e o Sr. Hayden perguntei o motivo de medida tão drástica e se a mesma era decorrência do intento fracassado da GECAS em condenar a aeronave PT-TEO. Ambos asseguraram-me que eram assuntos absolutamente distintos, sendo que a devolução das aeronaves fora provocada pela ausência de garantias reais da Transbrasil para o débito que existia entre essa Empresa e a GECAS, “fato novo para a GECAS então”, de acordo com o Sr. Lillis.

Estando ainda confuso com o ocorrido perguntei ao Sr. Lillis como tal assunto poderia ser “novidade” uma vez que o escritório de advocacia da GECAS no Brasil os mantinham bem informados há anos sobre tudo o que se passava com os seus credores em geral no país, e com a Transbrasil em particular.

Por mais que se esforçasse o Sr. Lillis não produziu uma argumentação sólida para justificar a intempestividade da decisão e a minha impressão pessoal sobre o assunto ainda hoje é o de que



realmente a Transbrasil foi prejudicada para beneficiar outra empresa aérea brasileira, igualmente cliente da GECAS e da mesma forma, devedora daquele arrendador.

A aeronave PT-TEO foi recuperada e continua voando com outro operador brasileiro – sem apresentar qualquer discrepância operacional após seu reparo pela Boeing.

Limitado ao exposto, coloco-me à disposição para eventuais esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários.

Francisco Eustáquio Chaves Mendes

5.6. Os fatos acima são corroborados pela declaração assinada pelo Sr. Rogério Ribeiro de Araújo (CI no. 526320-SSP/SP), que ora se transcreve:

Declaro para os devidos fins que eu, Rogerio Ribeiro de Araujo, portador da CI 526320, no período de Março a Junho de 2000, acompanhei os reparos da aeronave B 737-400, marcas PT-TEO na condição de Coordenador de Reparos.

Neste período, assessoriei diretamente o Eng. Francisco Eustáquio Chaves Mendes, na época Diretor de Engenharia e Manutenção da TransBrasil S/A Linhas Aéreas.

A cronologia de eventos foi como segue:

27/02/2000 Aeronave marcas PT- TEO se incidenta em Porto Alegre.

02/03/2000 Chegada do Evaluation Team da Boeing.

de 05/03/2000 a 10/04/2000 Avaliação dos reparos por conta da Boeing.

Agendada reunião entre GECAS (lessor), GAB Robbins (seguradora), Boeing (reparadora) e Transbrasil (lessee e operadora da aeronave) para 24/04/2000.

Neste ínterim, várias comunicações telefônicas foram feitas entre a GECAS, Seguradora, Brokers da seguradora no Brasil, Transbrasil e Boeing, sugerindo um “total loss” da aeronave. Numa ligação telefônica, recebida na sala da Diretoria de Manutenção, entre o Eng Eustáquio e um representante da GECAS, que aconteceu num momento em que eu estava presente, foi sugerido que se a Transbrasil não ajudasse no processo decisório de considerar o TEO uma perda total, a Transbrasil estaria “fucked”. (iluminei)

No entanto, em ligações posteriores esta postura não se repetiu e foi acordada a reunião em Miami para discussão dos aspectos técnicos da recuperação da aeronave. Havia uma preocupação excessiva da GECAS sobre a aeronavegabilidade e preservação do valor do bem.

Durante a reunião, realizada nas instalações da GECAS em Miami, foram definidos os critérios técnicos



de reparo da aeronave, tendo ficado acordado entre todas as entidades presentes que a aeronave era tecnicamente recuperável e que a Boeing, como reparadora e fabricante original da aeronave, garantiria a aeronavegabilidade da mesma. Neste momento da reunião, o Sr. Michael Lillys, da GECAS, chamou o Eng. Eustáquio para uma reunião com o Senhor Bryan Hayden, também da GECAS. Continuei a discutir aspectos técnicos do reparo com os outros participantes. (iluminei)

Alguns momentos depois, o Eng. Eustáquio voltou e me falou em português: “continue sorrindo e mantenha a calma, como se nada tivesse acontecido, mas a GECAS vai tomar de volta os aviões deles. Precisamos voltar ao Brasil imediatamente” e ligou para a reserva Transbrasil nos marcando retorno para o vôo da mesma noite. (iluminei)

Rogério Ribeiro de Araújo

5.7. A Transbrasil não concordou com a pretensão de perda total da aeronave, que proporcionaria: (a) ganhos ilegítimos; (b) dano injustificável à Seguradora (obrigada contratualmente a pagar apenas o preço da restauração do avião) e (c) prejuízos à Transbrasil pelo comprometimento de sua credibilidade operacional, em razão de ter tido uma aeronave condenada, além de arcar, no futuro, com prêmios de seguro mais elevados em decorrência dos prejuízos que seriam causados à Seguradora.

5.8. Enfatize-se: frustrada a citada proposta da perda total, diz o Diretor de Engenharia e Manutenção, em seu referido depoimento, que o Senhor Michael Lillis, Vice-Presidente Sênior de Marketing da General Electric para América Latina, lhe comunicou que dentro de dois dias exigiria a devolução de todas suas aeronaves em operação na Transbrasil, “o que efetivamente veio a acontecer”, observou o depoente no depoimento já transcrito, concluindo:

“Por mais que se esforçasse, o Sr. Lillis não produziu uma argumentação sólida para justificar a intempestividade da decisão e a minha impressão pessoal sobre o assunto ainda hoje é a de que realmente a Transbrasil foi prejudicada para beneficiar outra empresa aérea brasileira, igualmente cliente da GECAS (General Electric) e, da mesma forma, devedora daquele arrendador”.

5.9. Essa é uma das causas subjacentes do pedido de decretação de falência. Causa não declarada, inconfessável e de odiosa retaliação. A rescisão abrupta do contrato de arrendamento das aeronaves, nada obstante o transtorno caótico que causou à regular prestação dos serviços da Transbrasil, ao atendimento de sua clientela e, via de consequência, à receita, que se reduziu a níveis insuportáveis, não foi o bastante para selar a pretendida morte da empresa. Foi preciso o pedido de falência com suas consequências arrasadoras, que outro propósito não teve senão o de causar o total aniquilamento da Companhia (concessionária dos serviços de transporte aéreo com mais de quatro décadas de profícua atuação).

5.10. Por que tamanha perseguição? Foi o preço pago pela empresa nacional de, na defesa de princípios éticos, contrariar interesses da todo-poderosa General Electric. A violência do revide e a implacável retaliação visa a evitar que o exemplo prolifere e não ouse uma pobre empresa de um pobre País de terceiro mundo desconhecer que quem está no comando e deve ditar as regras é o poder milionário e imperial que ela, General Electric, detém. Comando este que, segundo seus padrões, entende que o que convém aos donos do capital é o que deve ser, é o direito que deve prevalecer por imposição da



prepotência do capital, ainda que em contraposição à força da ética e do direito, como ocorreu no presente caso.

5.11. A Transbrasil é uma concessionária de serviços aéreos. Aplicam-se-lhe as disposições do Código Brasileiro de Aeronáutica. Em consequência, não pode pedir concordata, por expressas disposições de seu art. 187. Se sua situação operacional, financeira ou econômica ameaçar a continuidade dos serviços, a eficiência ou a segurança do transporte aéreo (dê-lo o art. 188 do citado Código), sujeita-se à intervenção do Poder Concedente. Se, com a realização do ativo, puder ser atendida pelo menos metade dos créditos, sofrerá liquidação extrajudicial (§2º, inc. I). Caso não o possa ou houver fundados indícios de crimes falenciais, será requerida falência (inc. II).

5.12. Sem atender aos procedimentos previstos no art. 188 acima referido, não se poderá requerer a falência da Transbrasil. De notar, que pela sistemática adotada pelo Código, só o Poder Concedente poderá intervir, determinar a liquidação extrajudicial e requerer a falência das empresa concessionárias de serviços aéreos. Nenhum credor, portanto, poderá requerer a falência, na hipótese, já que não detém a faculdade para intervir nem o poder para determinar a liquidação, pressupostos necessários para o requerimento da falência. Daí a conclusão peremptória de WILSON DE SOUZA CAMPOS BATALHA: “No direito brasileiro não há opção. Os credores não podem impetrar a falência de instituições sujeitas ao regime de intervenção e liquidação extrajudicial”.

5.13. Nestas condições, o pedido de decretação de falência da Transbrasil formulado pela General Electric, completamente divorciado dos procedimentos previstos no Código Brasileiro de Aeronáutica, era e é juridicamente impossível. Não há necessidade, sequer, de maiores esforços exegéticos para chegar-se a essa conclusão, tão claros são os dispositivos legais aplicáveis e acima indicados.

5.14. Ainda que não fosse juridicamente impossível (admita-se apenas para argumentar) o pedido de falência de que se trata, não poderia prosperar em face de novação verificada com a celebração do Contrato de Rescisão do Contrato de Arrendamento de Aeronaves e Motores. É que, com a rescisão do contrato de arrendamento e devolução das aeronaves, que se deu em 27/04/2000, tornaram-se insubsistentes as garantias (hipotecas e notas promissórias) prestadas naquele contrato de arrendamento datado de 27/05/1999. Assim sendo, a nota promissória dada em garantia no contrato rescindido e que instruiu o pedido de falência já não tinha qualquer eficácia, porque o contrato que a originou foi novado e as garantias tornadas insubsistentes, razão pela qual o pedido de quebra, in casu, não tem a menor possibilidade de ser atendido.

5.15. Ainda que não fosse juridicamente impossível o pedido de falência sob exame, ainda que não houvesse ocorrido a novação com a assinatura, no ano de 2000, do Contrato de Rescisão de Arrendamento e ainda que subsistente fosse a hipoteca dada em garantia no contrato rescindido, ainda assim, não teria cabimento o pedido de falência, porque a General Electric não renunciou ao direito da hipoteca. E não teria cabimento o pedido de quebra porque, segundo o art. 9º, III, b, da Lei de Falências, o credor, com a garantia real (que seria o caso), só pode requerer a falência se a renunciar. Renúncia que não ocorreu.



5.16. Se, porventura, fosse possível juridicamente o pedido de falência, não tivesse ocorrido a novação, fosse subsistente a hipoteca dada em garantia e houvesse a General Electric a ela renunciado, ainda assim, não teria como requerer-se a presente falência.

Primeiro, porque, de acordo com o pactuado, o vencimento antecipado da dívida, absolutamente imprescindível para levar-se a protesto, pelo seu valor total, a promissória que instruiu o pedido de quebra, dependia de prévia notificação, que não se verificou.

Segundo, em consequência, ilíquido era o crédito representado pela citada cambial, dado que, quando levada a protesto, restavam ainda 2 (duas) parcelas por vencer.

Terceiro, porque, de acordo com o pactuado, a General Electric se obrigou, no prazo de até 30 (trinta) dias contados da assinatura da Rescisão do Contrato de Arrendamento (27/04/2000), a informar à Transbrasil o valor exato dos adiantamentos por ela feitos em garantia do cumprimento das obrigações assumidas nos contratos (Depósitos de Garantia) para o abatimento da “Dívida Reconhecida”, a fim de apurar-se o saldo devedor ou credor da Transbrasil. Até o presente momento, a General Electric não apresentou este valor das garantias para o devido abatimento da “Dívida Reconhecida” da Transbrasil (pormenorizada verificação levada a efeito pela Transbrasil chegou a conclusão de que tem ela saldo credor neste encontro de contas). A falta de cumprimento da General Electric de sua parte no contrato, implica a aplicação do art. 1.092 do Código Civil, segundo o qual o contratante antes de cumprir a sua obrigação, não pode exigir o implemento do outro, ou seja, da “exceptio non adimpleti contractus”.

5.17. Assim sendo, tem-se que a General Electric era e é carecedora do direito de ação, no caso, seja pela liquidez da cambial, seja pela exceção do contrato não cumprido, além das causas indicadas quanto a impossibilidade jurídica do pedido, à novação verificado com a celebração do Contrato de Rescisão de Arrendamento de 27/04/2000 e à ausência de renúncia ao direito da hipoteca.

5.18. Seja qual for o prisma pelo qual se examine a postura da General Electric, salta aos olhos que a intenção foi, realmente, prejudicar a Transbrasil, tanto no pedido de devolução das aeronaves arrendadas quanto no posterior pedido de falência da empresa. A rigor, como visto, tudo não passa de injustificável e mesquinha retaliação. Não teve pejo uma multinacional do porte da General Electric de ingressar em juízo, litigando de má-fé, com ação temerária, ocultando documentos, postulando pagamento indevido, atropelando disposições do Código Brasileiro de Aeronáutica, do Código Civil Brasileiro e da Lei de Falências, com o propósito de prejudicar, de forma implacável, uma Transbrasil fragilizada pela conjuntura financeira e econômica por que passava o Setor Aeronáutico Civil, agravada pela perda irreparável com o falecimento de seu fundador e líder, o saudoso e inesquecível Comandante OMAR FONTANA.

5.19. E mais, não obstante todas as considerações acima, tem-se que em meados de 2002, após a substituição do patrocínio da causa para os atuais escritórios do Professor Arruda Alvim e do Dr. Roberto Teixeira, foi apurada questão de ordem pública levada à conhecimento da 9ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo em sede de Embargos Infringentes, onde restou cabalmente



constatado que a Transbrasil já havia pago integralmente a Nota Promissória em que se lastreou o pedido de Falência da General Electric.

5.20. Tal fato, foi apurado em laudo pericial elaborado pela renomada empresa de consultoria Trevisan Auditores Independentes a pedido dos novos advogados da causa, onde após exaustiva análise de toda documentação atinente ao caso, apurou que a Transbrasil havia pago a General Electric Capital Corporation US\$ 4.610.000,00 (quatro milhões e seiscentos e dez mil dólares norte americanos), valor este superior em US\$ 1.916.000,00 (um milhão e novecentos e dezesseis mil dólares norte americanos) ao valor da Nota Promissória utilizada para o requerimento da Falência da Transbrasil. Vejamos sua conclusão:

“Com base na aplicação dos procedimentos de auditoria mencionados no item 3, que incluem a verificação da documentação necessária para validar os pagamentos efetuados pela Transbrasil S/A Linhas Aéreas à General Electric Capital Corporation e considerando as limitações aos nossos exames mencionados no item 4, podemos concluir que:

Durante o período de 27 de maio de 1999 a 27 de abril de 2000, a Transbrasil S/A Linhas Aéreas efetuou remessas de câmbio à General Electric Capital Corporation à título de pagamento de arrendamento mercantil de aeronaves, especificamente para as aeronaves n.ºs. de série e prefixos 24.511 PT-TEM e 24.692 PT-TEO, no montante de US\$ 4.610 mil, superior em US\$ 1.916 mil em relação ao valor original da nota promissória, conforme demonstrado no item 6, deste relatório. “

5.21. É de bom alvitre ressaltar, à título de esclarecimento que a Nota Promissória utilizada para o requerimento da falência da Transbrasil é vinculada ao Instrumento de Reescalonamento de Dívidas n.º 02 firmado em 27/05/1999 e que foi rescindido em 27/04/2000. Ou seja, após acurado exame de toda documentação relativa aos diversos contratos de arrendamento mercantil firmados entre a Transbrasil e a General Electric, a Trevisan Auditores Independentes afirma cabalmente que a Nota Promissória em questão já teria sido integralmente quitada pela Transbrasil, o que corrobora ainda mais a perseguição perpetrada pela General Electric à Transbrasil.

5.22. Note-se que, a despeito dessa nova questão de ordem pública não ter sido apreciada com o devido acuro pela 9ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo quando do julgamento dos Embargos Infringentes haja visto o fato de não ter sido aberta a fase instrutória em 1ª instância, o D. Juiz Aclibes Burgareli da 3ª Câmara do 2º Tribunal de Alçada Civil de São Paulo, nos autos do Pedido de Efeito Suspensivo n.º 779.947, vinculado ao Recurso de Apelação n.º 772.020 originário de Medida Cautelar de Sustação do Protesto de todas as Notas Promissórias do Instrumento de Reescalonamento de Dívidas n.º 02, expressamente reconheceu que ditas Notas Promissórias não se prestariam para pedido de falência, consoante despacho exarado em fevereiro de 2.003, o qual se transcreve a seguir:

“Pois bem, a respeito dos títulos que não serviram de base para a falência e a respeito do título que foi utilizado para o pedido de falência, é de bom alvitre estabelecer-se o seguinte equacionamento: Com exceção do título que instruiu o pedido de falência, a respeito do qual serão feitas algumas observações, os demais, por força do sistema processual especial falimentar (art. 24, § 2º, II, LF), não sofrem o efeito da força atrativa da falência e comportam decisão, em especial apreciação do efeito suspensivo



(...)

5.23. A RIGOR NENHUM TÍTULO PODIA SERVIR DE BASE PARA REQUERIMENTO DA FALÊNCIA, . PORQUE DA SENTENÇA DE EXTINÇÃO DO PROCESSO CAUTELAR DE SUSTAÇÃO DE PROTESTO, O RECURSO INTERPOSTO FOI RECEBIDO EM AMBOS OS EFEITOS E, EM DATA ANTERIOR AO PEDIDO DE FALÊNCIA.

(...)

Resta, agora, a apreciação do pedido de efeito suspensivo, questão que, em face dos esclarecimentos feitos a respeito da situação processual, relativamente à lide que envolve as partes, torna-se fácil; assim, se pendente a lide, a respeito da qual a competência é deste Tribunal, lide essa que envolve a validade de títulos, com exceção do título que serviu de base para a falência, conforme foi esclarecido, os demais, dado os efeitos do recurso, não podem produzir efeitos próprios, de modo que é de rigor a concessão do efeito suspensivo.

Em face de todo o exposto, DEFIRO PARCIALMENTE O EFEITO SUSPENSIVO, mas parcialmente que envolve os títulos mencionados com exceção do que serviu de base para a falência. “

5.24. E instado pela General Electric contra sua decisão acima transcrita, o D. Juiz Aclibes Burgareli reafirmou sua decisão afirmando que:

“Mas mesmo sem ser o momento de se adentrar no mérito da cautelar, O CERTO É QUE, DA ANGULARIZAÇÃO DA LIDE PERCEBE-SE QUE É DE BOM ALVITRE O DEFERIMENTO DA SUSPENSIVIDADE DOS EFEITOS DOS TÍTULOS QUE NÃO LASTREARAM O PEDIDO DE FALÊNCIA E RESERVAR O TRIBUNAL COMPETENTE QUALQUER APRECIACÃO REFERENTE AO TÍTULO QUE SERVIU PARA O PEDIDO DE FALÊNCIA.

Ao longo dos pronunciamentos deste relator trazido o alerta a respeito da ação anulatória, sem se saber o conteúdo dos autos. NA OPORTUNIDADE DO PEDIDO DE SUSPENSIVIDADE DOS EFEITOS DOS TÍTULOS, E O PARECER CONSTATO NOS AUTOS, REQUISITARAM-SE OS AUTOS DO PROCESSO DE CONHECIMENTO E TODOS OS QUE INTERESSAVAM, DE MODO QUE ADVEIO A POSSIBILIDADE DE COMPREENDER EXATAMENTE O MÉRITO DA CONTROVÉRSIA. Não é momento de considerá-los a respeito do mérito, e isso ficou claro aqui, MAS DO EXAME FEITO, A LIDE FICA MAIS ACESSÍVEL, AO MENOS PARA A MANUTENÇÃO DO DESPACHO CONTRA O QUAL SE BUSCA RECONSIDERAÇÃO.” (Grifamos e destacamos)

5.25. Vale dizer ainda que foi o mesmo D. Juiz Aclibes Burgareli que em decisão exarada nos autos do Agravo de Instrumento nº 706.254 e no Mandado de Segurança nº 706.452 em meados de junho de 2.001, quem inicialmente autorizou o Protesto de todas as Notas Promissórias, especialmente a utilizada no pedido de falência. Ou seja, após ter conhecimento da questão de ordem pública atinente à quitação da Nota Promissória da Falência, o D. Juiz Aclibes Burgareli reconsiderou sua decisão inicial e revogou



expressamente sua autorização de Protesto daquelas cambiais.

5.26. O serviço aéreo é de utilidade pública, por isso compete à União explorá-lo diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão (Const. Art. 21, XII,c). Diria mais, pela sua importância, serviço até com conotações de segurança nacional. É abominável, portanto, que se sujeite uma sua concessionária, como a Transbrasil, com mais de 40 anos de bons serviços, aos percalços de temerário pedido de falência e ao vexame do injustificável pagamento antecipado do abastecimento de combustível.

5.27. O apoio imediato que precisava não lhe foi dado sequer pela PETROBRÁS. Cabe lembrar que a TRANSBRASIL foi a primeira empresa de aviação a usar e divulgar o combustível próprio para aviação da PETROBRÁS, referendando-o, o que permitiu o seu uso pelas demais empresas de transporte aéreo.

5.28. De igual modo, é imprescindível rememorar que foi a TRANSBRASIL, em ação planejada por seu fundador e pelo então Presidente da ECT, Cel. Edwaldo Botto, a responsável pela implantação do Correio Postal Noturno, assim como lhe coube utilizar, em operação em linhas aéreas, os seis primeiros aviões Bandeirantes, fabricados pela EMBRAER, que seriam destinados à FAB.

5.29. Finalmente, cumpre salientar que o pedido de falência foi julgado improcedente e extinto o processo com julgamento de mérito, por sentença prolatada pela MM Juíza da 19ª Vara Cível do Foro Central da Comarca da Capital – SP, Drª CÍNTIA ADAS. Interposta apelação, foi-lhe dado provimento, continuando o processo em regular tramitação.

5.30. Observe-se que, em julho de 2001, quando do ajuizamento do pedido de falência, a TRANSBRASIL encontrava-se operando normalmente e contava com 3.000 (três mil) servidores diretos. Após o pedido de falência, os fornecedores da empresa encerraram suas linhas de crédito, o que forçou a suspensão das atividades da TRANSBRASIL em 3 de dezembro de 2001.

5.31. A TRANSBRASIL prestou às autoridades competentes os cabíveis esclarecimentos acerca do pedido de falência ajuizado pela GECAS (General Electric Capital Corporation), mediante carta de 19 de julho de 2001, firmado pelo ora Requerente, na qual evidenciada a posição credora da empresa em relação à GECAS:

ESCLARECIMENTOS ÀS AUTORIDADES – PEDIDO DE FALÊNCIA PELA GECAS

Senhores,

É meu dever esclarecer a V.Exas. quanto à origem, as verdades e as inverdades que norteiam o Pedido de Falência ajuizado pela GE CAPITAL contra a Transbrasil.

Em nota à imprensa foram prestados alguns esclarecimentos ao público.

Convém ressaltar, desde logo, que o pedido da GE CAPITAL IMPROCEDE, pois funda-se em nota promissória que tem origem em contratos de arrendamentos de aeronaves já totalmente quitados em face de negociação realizada pelas partes, através de instrumento legal, assinado por estas em 28 de abril de



2000. Não passou despercebido à Transbrasil, como certamente não passará ao Judiciário, o fato da GE ter ardilosamente ocultado esse documento quando do ingresso da ação.

Por inúmeras razões, fortes e relevantes, que fugiram à vontade da administração da Transbrasil, não foi possível honrar em tempo hábil alguns meses dos arrendamentos, aos quais foram deferidos parcelamentos. Objetivando encerrar a situação que se sucedeu às desgastantes negociações, a Transbrasil concordou em fazer a devolução “amigável” das aeronaves, assinando, em 28 de abril 2000, a RESCISÃO ANTECIPADA DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO DE AERONAVES E MOTORES (EARLY TERMINATION AGREEMENT).

Este contrato de rescisão SUPEROU TODOS OS OUTROS CONTRATOS anteriormente firmados entre a General Electric Capital Corporation – GECC e a Transbrasil e, por ele, a GE CAPITAL obrigou-se a apresentar, em 30 dias (contados da assinatura do mesmo) os valores que a Transbrasil havia depositado em seu favor, a título de DEPÓSITOS DE GARANTIA e RESERVAS DE MANUTENÇÃO, ao longo dos períodos de cada arrendamento, para a COMPENSAÇÃO COM O VALOR TOTAL DEVIDO. Entretanto, até este momento, esses valores não foram apresentados à Transbrasil.

Segundo cálculos da Transbrasil, a GE CAPITAL detém cerca de US\$ 6.698.268,00 em depósitos de garantia, mais juros estimados no valor de US\$ 2.556.330,40. Quanto às reservas de manutenção, o valor acumulado no fundo é de US\$ 10.040.697,30, mais os juros que a GE CAPITAL insiste em não reconhecer, porém acordados em LOI (letter of Intent – Carta de Intenção) datada de 22 de março de 1994, firmada por Michael Lillis (Vice Presidente Senior), hoje estimados em US\$ 2.388.500,19, totalizando US\$ 21.683.795,89.

A GE CAPITAL, descumprindo todas as disposições contratuais, repita-se, jamais apresentou à Transbrasil os valores supra mencionados e, pior que isso, levou as Notas Promissórias (inválidas em decorrência do Early Termination Agreement) a protesto, em janeiro do ano de 2001. Estes fatos motivaram a Transbrasil a propor ação judicial em face das empresas do grupo GE CAPITAL em janeiro de 2001, ação esta que se encontra em trâmite perante a 22ª Vara Cível do Foro Central, onde pretende-se, exatamente, a declaração judicial de nulidade das Notas Promissórias, à vista da novação havida no Early Termination Agreement..

Por fim, em 12 de julho de 2001, a GE CAPITAL, em mais uma atitude inexplicável, para não dizer outra coisa, ingressou com o PEDIDO DE FALÊNCIA da Transbrasil, calcando-se nas ditas notas promissórias indevidas.

Senhores, a TransBrasil, seguindo os princípios do seu fundador, Comte. Omar Fontana, sempre pautou suas ações dentro dos limites da justiça, da integridade, da idoneidade e da boa-fé.

A atitude da GECC, maculando em todas as esferas o bom nome desta empresa brasileira, que tanto tem lutado para se manter no cenário da aviação comercial, com todas as íntegras armas que dispõe, ao ousar pedir a decretação de quebra da empresa OCULTANDO O CONTRATO DE RESCISÃO ANTECIPADA, NÃO CUMPRINDO COM SUAS OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS, que permitiriam demonstrar, como está demonstrado, que a Transbrasil NADA DEVE à GECC, sendo, ao contrário,



CREDORA daquele grupo, não passará incólume. Todas as medidas judiciais cabíveis, tanto para ver decretada a nulidade do título que embasa esse atrevido pedido, quanto para se ver ressarcida dos danos que o mesmo já acarretou e os que estão por vir, já foram adotadas.

O OCULTADO “Contrato de Rescisão de Contrato de Arrendamento de Aeronaves e Motores” estabelece que:

- a) os contratos de arrendamentos ficaram rescindidos;
- b) a dívida da Tranbrasil restou consolidada em US\$ 20.426.549,89;
- c) a GECC ficou obrigada a apresentar em 30 dias o montante dos valores que recebeu da Transbrasil a título de depósitos de garantia e taxas de reserva de manutenção adiantados, abatendo o total desses pagamentos da “dívida reconhecida”, apurando-se o saldo credor ou devedor da Transbrasil.

Demonstram-se os valores detidos pela GECC:

US\$ 6.698.268,00 (DEPÓSITOS DE GARANTIA)

US\$ 2.556.330,40 (JUROS SOBRE OS DEPÓSITOS DE GARANTIA)

US\$ 10.040.697,30 (RESERVAS DE MANUTENÇÃO)

US\$ 2.388.500,19 (JUROS SOBRE AS RESERVAS DE MANUTENÇÃO)

TOTAL US\$21.683.795,89

US\$ 20.426.549,89 (DIVIDA CONSOLIDADA EM 28 DE ABRIL DE 2000 – EARLY TERMINATION AGREEMENT)

US\$ 1.257.246,00 (BALANÇO FINAL EM FAVOR DA TRANSBRASIL).

Além disso, o pedido formulado pela GECC é impossível de ser atendido conforme decorre dos arts. 187 e 188 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pelos quais se conclui que o pedido de falência de empresa aérea não pode ser formulado por credores sem que antes não tenha o Poder Público Federal intervido na administração, recuperando a empresa, ou caso se convença de que isso não seja possível, proceder à sua liquidação extrajudicial. Somente após superadas tais circunstâncias é que se abre a possibilidade do requerimento de quebra.

Ressalta clara, de todo o relatado, a intenção DOLOSA da GECC ao formular este despropositado e infundado pedido falimentar, procurando constranger a Transbrasil.

Assim senhores, a Transbrasil, empresa genuinamente brasileira, oriunda do ideal de OMAR FONTANA – um brasileiro que sempre confiou na sua Terra, aguarda serenamente e com confiança a



decisão da JUSTIÇA BRASILEIRA, e eu, pessoalmente, asseguro que vamos fazer uso de todas as armas para manter NOS CÉUS DO BRASIL, as cores do nosso arco-íris.

Muito obrigado.

São Paulo, 19 de julho de 2001.

ANTONIO CELSO CIPRIANI

Presidente

5.32. A suspensão das atividades da empresa foi objeto de comunicação aos veículos da grande imprensa nacional, mediante e-mail de 3 de dezembro de 2001, pelo Assessor de Imprensa da TRANSBRASIL, nos termos seguintes:

Yan Boechat

De: Enviado em: Assunto:

Yan Boechat [yboechat@transbrasil.com.br] Segunda-feira, 3 de Dezembro de 2001 20:27 Transbrasil paralisa operações

Transbrasil paralisa operações por tempo indeterminado

A Transbrasil vai paralisar hoje suas operações por tempo indeterminado. A companhia não conseguiu cumprir um acordo com a Shell nesta segunda-feira e a mesma suspendeu o abastecimento das aeronaves. A partir de hoje, e pelos próximos três dias, todos os passageiros com passagens da Transbrasil serão atendidos pela Gol, Varig, Vasp, Rio Sul, Tam e Pantanal. Para tanto, precisam apenas entrar em contato com estas companhias de posse de seus bilhetes aéreos para que sejam atendidos normalmente.

Cada passageiro terá que pagar uma taxa de R\$ 30,00 por bilhete. O valor é referente a taxa de embarque e a taxa de seguro cobrada pelas companhias aéreas desde os atentados terroristas de 11 de setembro. A Transbrasil não encerrou suas atividades definitivamente. A Exemplo da Swissair, a companhia está paralisando suas operações temporariamente e espera encontrar formas de retomar as atividades. A Direção da Transbrasil não vai se pronunciar à imprensa nas próximas horas.

Maiores Informações

Assessoria de Imprensa Transbrasil

Yan Boechat – 5033-4678 Daniel Parra – 5033-4854

II – PRECEDENTES:

6. Como se vê, a TRANSBRASIL sempre manteve as autoridades informadas do quadro de graves



dificuldades por que passava a indústria da aviação civil brasileira e, em particular, a própria empresa.

7. Assim é que, em junho de 2001, em depoimento na Comissão Especial da Câmara dos Deputados, que examinava o Projeto de Lei no. 3.846, de 2000, originário do Poder Executivo, que “Dispõe sobre a Ordenação da Aviação Civil, cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”, o requerente teve oportunidade de proferir pronunciamento, gravado para os anais, do qual merecem destaque os seguintes trechos:

A indústria da aviação civil brasileira enfrenta, como todas as demais indústrias de serviços ou de bens de consumo, nos países subdesenvolvidos, uma questão de ordem estrutural: a rigidez do mercado interno, incapaz de renovar-se e de crescer, constantemente, novos usuários e consumidores, em níveis compatíveis com os imperativos de fortalecimento das empresas nacionais, de sorte a propiciar que a população em sua maioria, pelo menos, possa participar das vantagens e prazeres de uma economia moderna e cosmopolita. A essa circunstância, alia-se a má-distribuição de renda, em nosso país, que restringe até mesmo o nível de consumo de parcelas expressivas dos 30% restantes. Evidentemente, sem um mercado interno elástico, continuaremos dependendo sempre do mercado exterior, submetido a fortes e disfarçadas pressões protecionistas, que contribuem para inibir nossa participação externa. Observe-se, em abono desse raciocínio, que, no ano de 2000, verificou-se que o quantitativo de passageiros domésticos alcançou 29 milhões, menos de 20% da população brasileira, número a ser depurado, em face da cumulatividade de passageiros que voam constantemente, em razão de tarefas executivas.

Dir-se-á que em situação diversa, como a do mercado dos Estados Unidos da América, também ocorreu, há mais de dez anos, uma forte crise econômico-financeira no setor, que levou algumas líderes do mercado da aviação civil naquele país à bancarrota. O argumento não pode prosperar, porque ali também ocorreu no período um fator de extraordinária importância para o desastre empresarial. Refiro-me ao montante da carga tributária e de preços públicos, que suprimiu, como ora suprime em nosso País, parte significativa da receita gerada por uma atividade submetida, cada vez mais, a um irracional processo de competição, que pune severamente as organizações não submetidas ao controle acionário e decisório de Estados nacionais. Refiro-me também à forte depressão do mercado de trabalho, que reduziu o poder de consumo da população daquele país.

Ademais, nos países de economia periférica, como o Brasil, uma outra questão há que ser considerada: o expressivo custo de aquisição e de manutenção das aeronaves. Sob o primeiro aspecto, importa considerar que, por questões específicas da economia brasileira, não resulta possível obter financiamento para a aquisição de aeronaves, em prazo compatível com a vida útil desses bens, cerca de trinta anos. Aeronaves, como as máquinas operatrizes, computadores utilizados em controle de processo e automação, injetoras de plásticos etc., nas indústrias de bens de consumo ou de bens de capital, constituem para a aviação civil instrumentos de produção. Nada mais adequado que se deferir à aquisição dessas aeronaves condições de financiamento compatíveis com as características especiais da indústria da aviação civil, em particular com o prazo de vida útil desses bens, cerca de trinta anos. Sob o segundo aspecto, é relevante consignar que a manutenção dessas aeronaves envolve, necessariamente, a utilização de partes e peças, subconjuntos e outros insumos, de custo significativo, que somente podem



ser adquiridos de poucas fontes no exterior, quase sempre as empresas fabricantes dos aviões ou de seus subconjuntos, em moeda forte e a taxas de juros e prazos, que não são adequadas à realidade da economia brasileira. No ponto, não cabe sequer considerar a possibilidade de descurar dos cuidados ou postergar etapas da manutenção, porque tudo diz respeito a segurança de pessoas e bens.

Finalmente, nessa abordagem geral, desnecessário dizer que dificilmente será proveitosa para a indústria da aviação civil, para a economia e para a segurança nacionais, esta no sentido da ocupação racional e organizada do espaço aéreo de nosso território, por empresas sob o controle de brasileiros, a desvinculação do caráter estratégico das atividades dessa indústria, a justificar, por si só, um tratamento diferenciado e favorecido do poder público. Sob esta visão, é inadequado um sistema de concessões, precedida de licitação, nos termos da Constituição, que contemple trechos entre cidades de maiores índices populacionais e de renda per capita, em detrimento das malhas aeroviárias, como tal entendido, ademais de outras considerações de ordem econômica, o percurso compreendido entre capitais e cidades de distintas regiões geográficas, portanto com oferta de serviços para grupos populacionais mais amplos, ainda que não mais abastados.

8. Em expediente de novembro de 2001, dirigido à autoridade aeronáutica, a TRANSBRASIL, representada pelo ora requerente, teve oportunidade de clamar, em vão, pela solução de um problema, que era e é objeto de reivindicação insistente e justa de todas as empresas de aviação civil brasileira, no sentido da realização de crédito fiscal contra os Estados e o Distrito Federal:

Por dever funcional e empenho em cuidar, institucionalmente, de todos os assuntos pertinentes à indústria da aviação civil brasileira, V. Sa. conhece à exaustão os problemas econômico-financeiros desta empresa e seus desdobramentos operacionais, que, em maior ou semelhante grau são enfrentados também por nossas congêneres.

Por fatores os mais diversos, inclusive os exógenos ao mercado brasileiro, exasperaram-se os problemas com que todos nos defrontamos, seja pela redução dos usuários, seja pela extraordinária elevação dos custos, quase todos sujeitos referenciados ao dólar norte-americano.

Ao longo dos tempos, temos sustentado que nossa empresa não precisa de recursos do Tesouro Nacional.

Precisamos, isto sim, do indispensável apoio do Governo Federal para recebermos das Unidades da Federação o crédito legítimo decorrente do reconhecimento judicial, em última e definitiva instância, nos autos da ADI no. 1089-1/DF, da não-incidência do ICMS sobre os serviços prestados pelas empresas aéreas, por não se subsumirem na expressão “serviços de transporte interestadual e intermunicipal”, consignada no art. 1o. e no inciso IX do art. 2o do Convênio ICMS no. no. 66, de 14 de dezembro de 1988.

Uma efetiva e adequada gestão, de caráter institucional, junto aos Governos dos Estados e do Distrito Federal, convocando-os a ajudarem nos esforços para superação do difícil momento por que passa a indústria da aviação civil brasileira, seria suficiente para tornar possível a realização desses créditos, que não precisa envolver dispêndio direto de recursos financeiros, mas sim, por exemplo, o reconhecimento



do crédito, devidamente documentado, e do direito das credoras de o utilizarem para pagamento de serviços e contribuições sociais devidas a entidades públicas ou para o pagamento de partes e peças e outros insumos a fornecedores privados.

A inclusão, nessas gestões, dos créditos das empresas aéreas por fornecimento de passagens aos Governos Estaduais e do Distrito Federal, quando fosse o caso, constituiria contribuição relevante para a alteração do cenário de dificuldades da aviação brasileira.

Medida simples como as ora aventadas, ao lado de um reexame dos custos das tarifas aeroportuárias e da carga tributária sobre os insumos utilizados pela indústria, para fixá-los, ainda que em caráter temporário, em harmonia com o quadro atual da economia e da situação das concessionárias brasileiras, constituiria a necessária ponte para a superação do presente do presente período de dificuldades.

É o apelo a essa postura colaboracionista do Poder Concedente o objeto desta carta. A TRANSBRASIL, que está franqueada a qualquer medida de controle pelo Poder Público, no que respeita a administração dos seus negócios sociais e operacionais, como não poderia deixar de ser, clama por que as autoridades competentes não se quedem reticentes à adoção de providências que podem contribuir, decisivamente, para a recuperação das empresas da indústria de aviação civil.

V. Sa., mercê de sua experiência, acurado tirocínio e festejado espírito público, sabe que a cessação de atividades de uma das quatro empresas do segmento da aviação civil pode acarretar uma pressão irresistível das demais e da própria comunidade, para a adoção de medidas salvadoras e imediatas, principalmente de caráter econômico-financeiro, que, seguramente, demandarão recursos do Tesouro Nacional. A esse aspecto, da maior importância, juntar-se-ão as dificuldades de serviços à comunidade, posto que, como adverte, em editorial, O Estado de São Paulo, edição de 12/11/01, sob o título A crise no setor aéreo, “Na situação em que as empresas se encontram, o enfraquecimento de uma não significa o fortalecimento de outra”. Com efeito, em face da expressão continental do Brasil, que não se esgota nos grandes aeroportos ou nos aeroportos centrais das capitais de maior expressão econômica e populacional, a cessação das atividades de uma empresa aérea não significa, em curto prazo, a implantação de atividades substitutivas por outra.

Muito esperamos do Poder Público. De V. Sa., em particular, esperamos confiantes que faça chegar ao escalão mais alto do Governo Federal o pleito razoável desta empresa, que está ainda resistindo à campanha negativista e alarmista de certos órgãos de imprensa, melhor diria de seus repórteres setoristas, direcionados para o descrédito comercial e operacional da TRANSBRASIL, talvez na suposição vã de que a redução do número de concessionárias seja bastante para a recuperação das demais empresas aéreas.

III – DO EXERCÍCIO DA PRESIDÊNCIA DA TRANSBRASIL PELO REQUERENTE:

9. Em 15 de maio de 1998, na 71ª Reunião Extraordinária do Conselho Superior de Administração – CSA da TRANSBRASIL, o requerente, ANTONIO CELSO CIPRIANI, foi eleito Presidente Executivo da Diretoria Colegiada da empresa, com mandato até abril de 2001.

10. Em 29 de setembro de 1998, na 246ª Reunião Ordinária do CSA, foi eleito Presidente Executivo o



Sr. PAULO ENRIQUE DE MORAES COCO, reconhecido especialista em assuntos da aviação civil, com o mandato remanescente até abril de 2001.

11. Em 10 de maio de 2000, na 73ª. Reunião Extraordinária do CSA, o Presidente do Colegiado comunicou a renúncia do Sr. Paulo Enrique Moraes Coco, formalizada no dia anterior, tendo sido eleito para substituí-lo, como Presidente Executivo, o Sr. Antonio Celso Cipriani, para completar o mandato.

12. Em 30 de abril de 2001, o Sr. ANTONIO CELSO CIPRIANI foi reeleito Presidente Executivo da Diretoria Colegiada, com mandato até abril de 2004.

13. Em dezembro de 2000, na noite do falecimento do Com. OMAR FONTANA, o Sr. ANTONIO CELSO CIPRIANI recebeu diagnóstico médico que lhe apontava portador de gravíssima moléstia, tendo seus médicos em São Paulo recomendado tratamento no Exterior, que impunha intervenção cirúrgica. Por essa razão, o requerente esteve ausente da direção dos negócios sociais nos períodos de 28.01.2001 a 05.03.2001, 01.04.2001 a 14.04.2001, 20.09.2001 a 28.09.2001, 10.12.2001 a 21.12.2001, 26.12.2001 a 27.12.2001 e 02.03.2002 a 11.03.2002.

14. Em nenhum momento, desde sua eleição, como Presidente Executivo, o Sr. ANTONIO CELSO CIPRIANI acumulou os cargos de membro do Comitê de Finanças ou de Vice-Presidente ou Diretor de Finanças da TRANSBRASIL. Coube-lhe, isto sim, conforme registrado na 246ª. Reunião Ordinária do Conselho Superior de Administração, realizada em 29 de setembro de 1998, dedicar-se à reestruturação administrativa e operacional da empresa, para o que contratou os serviços especializados da empresa de reconhecida excelência e reputação em nível mundial, a MERRILL LYNCH, que apresentou um Business Plan, em agosto de 2000. Por essa razão, é que, na aludida reunião, foi eleito Presidente da Diretoria Colegiada o Sr. Paulo Enrique de Moraes Coco.

15. Nada obstante, uma campanha de difamação pessoal tem sido encetada contra o requerente, responsabilizando-o por remessas de divisas para o exterior, que teriam servido para o seu proveito pessoal, em detrimento da empresa, e são sempre variações sobre um só tema, “requestradas” sempre que conveniente aos interesses ilegítimos de terceiros. Partem de “denúncias” formuladas por servidores ocupantes de cargos de gestão, que, em face da reformulação organizacional e econômico-financeira da empresa, foram desligados das correspondentes funções. O que não se divulga, maliciosamente, é que o requerente é autor de doze ações criminais e doze ações cíveis de reparação de danos morais, uma destas com sentença condenatória contra o caluniador.

16. Não faltam notícias oportunistas em jornais para continuar acolhendo as alevisias da reclamante contra o ora requerente, sempre repetindo os mesmos fatos e buscando dizer-lhe beneficiário de desvios de recursos da TRANSBRASIL, o que permite identificar as fontes, ex-ocupantes de cargos de confiança, que foram desligados da empresa e se encontram trabalhando em organizações concorrentes.

17. O fato é, Excelência, que o requerente não é sócio, procurador ou de qualquer forma interessado na administração ou nos recursos financeiros de propriedade, enviados para ou gerados por BRINDOL TRADING S.A. Também são-lhe inteiramente estranhas as empresas off-shore Transbrasil inc., da



Jamaica, Beacon Hill Service Co. O que o requerente sabe a respeito do assunto foi publicado em matéria da autoria do jornalista Wladimir Gramacho, da Folha de São Paulo, em Brasília, de 3/05/2002, sob o título “Suíça Faz Bloqueio de Conta Suspeita da Transbrasil”, segundo a qual a Suíça teria bloqueado uma conta bancária, apontada como da titularidade da Brindol Trading, que seria “suspeita de lavar dinheiro desviado da Transbrasil”. Informa que o assunto teria sido levado ao conhecimento de Procuradores da República e do COAF, informa os representantes dos representantes no Brasil da BRINDOL TRADING e, leviana e irresponsavelmente, refere-se à TRANSBRASIL e seu ex-presidente (o requerente), mas não aponta concretamente qualquer fato ilícito praticado pela empresa ou pelo requerente. O requerente desconhece qualquer providência das autoridades públicas acerca do assunto.

18. É o que me cabe, Excelência, informar acerca das matérias ventiladas em seu r. Requerimento no. 480/2004, pondo-me à inteira disposição para quaisquer esclarecimentos que se tornem necessários.

19. O requerente pede vênia para encaminhar cópia desta petição ao Exmo. Sr. Relator da CPMI-BANESTADO, Deputado JOSÉ MENTOR.

Requer a V. Exa. que mande consignar que a correspondência dirigida ao Requerente seja encaminhada aos cuidados do Dr. Raymundo Nonato Botelho de Noronha, com escritório no SHIS CL QI 09 – Bloco G (Edifício Ilhabela) – sala 103, Bairro Lago Sul, em Brasília – DF (CEP 71.625-009).

Pede juntada.

Brasília, 30 de junho de 2004.

ANTONIO CELSO CIPRIANI

Date Created

24/09/2004