

# A CRISE NO SETOR AÉREO E O CORONAVÍRUS

Maria Victória Mangeon Knorr<sup>1</sup>

Octavio Moura Andrade<sup>2</sup>

Paulo Sérgio Restiffe<sup>3</sup>

## I - COVID-19 e o *black swan* no setor aéreo

Nassim Nicholas Taleb, um dos grandes nomes da literatura atual, descreve um cisne negro como um evento que possui três características fundamentais: é imprevisível, gera consequências profundas e, após ocorrido, torna-se mais explicável à sociedade. E, por que não considerar o coronavírus como um cisne negro?

O vírus surgiu de forma abrupta, ninguém esperava que o seu contágio seria tão acelerado, tampouco as consequências econômicas derivadas da pandemia. Muito embora tratar-se de evento relacionada à saúde, a economia global responde a estímulos que vão além da área originariamente afetada, considerando que os movimentos sociais têm grande influência nas diretrizes econômicas em nível mundial.

Não por acaso, o setor de transporte aéreo foi um dos grandes afetados pela pandemia. As companhias aéreas estão sentindo na pele as consequências deste cisne negro nas suas atividades, fazendo-se imprescindível a adoção de medidas específicas para minimizar os efeitos negativos nos negócios.

Observando esse cenário de crise, o presente ensaio visa a abordar os impactos econômicos do coronavírus no mercado de transporte aéreo, bem como as repercussões jurídicas que podem afetar as atividades das companhias do setor. Para tanto, contextualiza-se, nesse primeiro momento, brevemente, a evolução e o impacto da

---

<sup>1</sup> Advogada. Especialista em Processo Civil (PUC/RS). L.LM em Direito Empresarial (FGV). Curso de extensão em Direito para STARTUPS e em Recuperação Judicial de Empresas (INSPER). Curso de Administração Judicial, com certificado de aprovação (TMA Brasil). Membro da Turnaround Management Association (TMA Brasil) e da Comissão Especial de Falência e de Recuperação Judicial da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB/RS).

<sup>2</sup> Advogado e Consultor Jurídico nas áreas societária e reestruturação em São Paulo, atuou em casos de Recuperação Judicial no setor aéreo. Mestre em Direito Internacional pela Boston University School of Law (L.LM em American Law - International Business Practices). Cursos de extensão em Direito Empresarial e em Negociação pela Harvard Law School. Membro da Turnaround Management Association (TMA Brasil). Piloto Comercial de avião.

<sup>3</sup> Advogado e Consultor Jurídico em São Paulo. Mestre e Doutor em Direito Processual Civil pela PUC/SP. Professor de Pós-Graduação em Direito Empresarial. Coordenador do Curso de Direito Bancário na Universidade Santo Amaro (UNISA). Conselheiro do CONJUR – Conselho Superior de Assuntos Jurídicos e Legislativos da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP/SP). Autor de livros e de artigos jurídicos.

pandemia nas relações econômicas e sociais para, depois, abordá-la sob o viés jurídico de eventuais medidas de proteção para o setor aéreo.

## II – Os efeitos do coronavírus no setor aéreo

O setor aéreo, por conta do surto de Covid-19, tem enfrentado muitas dificuldades.<sup>4</sup> Isso porque já há retração na demanda de serviços prestados pelos operadores e pelas empresas aéreas (sejam elas de transporte comercial, de cargas, exploradores de taxi aéreo e demais empresas ligadas ao segmento)<sup>5</sup>. A principal razão da retração encontra-se nos cancelamentos de passagens com pedidos de reembolso por parte dos consumidores, o que ameaça a capacidade das empresas de honrarem com os seus compromissos e expondo-se, portanto, ao risco de insolvência.

A diminuição da demanda em razão da pandemia também está refletindo nos serviços dos operadores aeroportuários,<sup>6</sup> uma vez que suas receitas dependem da movimentação de pessoas, cargas e aeronaves em seus terminais e infraestruturas conexas, impactando de forma especial na obrigação de pagamento de outorgas das infraestruturas concedidas.

Fala-se em risco de insolvência pois o setor precisa de algum espaço – mesmo que seja em curto prazo – para gerenciar os seus fluxos de caixa.

No caso das empresas aéreas, os custos de operação são diversos, dentre eles encontram-se<sup>7</sup>: **(i)** combustível; **(ii)** arrendamento mercantil, manutenção das aeronaves e seguro; **(iii)** tripulação; **(iv)** custos indiretos; **(v)** depreciação de equipamentos de voo; **(vi)** despesas administrativas gerais; **(vii)** despesas operacionais outras; **(viii)** tarifas de navegação aérea<sup>8</sup> e **(ix)** tarifas aeroportuárias.<sup>9</sup>

---

<sup>4</sup> Análise realizada pela IATA – Associação de Transporte Aéreo Internacional, estima-se que as companhias aéreas que atuam no setor mundial perderão de receita, ao menos, US\$ 252 bilhões. Disponível em: <https://www.airway.com.br/setor-aereo-deve-perder-us-252-bilhoes-com-a-pandemia-em-2020-diz-iata/?fbclid=IwAR102JD6R2fUSdqHMWZDQZZTxUPozXf0mFrwJrYQI1eUtyy4R12F6RmcCs>. Acesso em 14/04/2020.

<sup>5</sup> Em 23/03/2020, a ABEAR (Associação Brasileira das Empresas Aéreas) noticiou que, por causa das restrições de viagens aéreas em todo o mundo, e devido à pandemia do Covid-19, em relação a igual período de 2019, houve queda de 75% na demanda por voos domésticos e redução de 95% no mercado internacional. Disponível em <https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/abear-demanda-domestica-cai-75-e-a-internacional-95/>. Acesso em 14/04/2020.

<sup>6</sup> O operador de aeródromo (ou operador aeroportuário) é toda pessoa jurídica, a qual esteja constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil, que tenha recebido, por órgão competente (ANAC), a outorga de exploração da infraestrutura aeroportuária para administrar ou prestar serviços em aeródromo público ou privado, próprio ou não, com ou sem fins lucrativos (RBAC 153).

<sup>7</sup> Disponível em <http://panorama.abear.com.br/dados-e-estatisticas/custos-das-empresas/>. Acesso em 14/04/2020.

<sup>8</sup> As tarifas de navegação, que são fixadas pelo Comandante da Aeronáutica, após aprovação do Ministro de Estado da Defesa e manifestação da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, e que incidem sobre

Já no caso dos operadores aeroportuários, os custos que envolvem a gestão aeroportuária, a manutenção e os serviços contratados podem ser identificados, exemplificativamente, da seguinte maneira: **(i)** contribuição ao sistema<sup>10</sup>; **(ii)** pessoal (mão de obra); **(iii)** serviços contratados; **(iv)** material de consumo; **(v)** utilidades e serviços públicos; **(vi)** despesas gerais e administrativas; **(vii)** impostos, taxas e contribuições; e **(viii)** depreciações e amortizações.

Por outro lado, a remuneração da concessionária é composta, precipuamente, por duas fontes de receita: **(i)** receitas tarifárias, que são as tarifas arrecadadas pela concessionária,<sup>11</sup> e **(ii)** receitas não-tarifárias<sup>12</sup>.

o proprietário ou o explorador da aeronave, são cobradas em decorrência da utilização das instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionados pelo Comando da Aeronáutica (art. 8.º, da Lei n.º 6.009, de 26/12/1973), e são as seguintes: (i) Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota, que é devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle dos voos em rota, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica, (ii) Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação, que é devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aproximação, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica, e (iii) Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo, que é devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aeródromo ou aos serviços de informações de voo de aeródromo, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica.

Estão isentas do pagamento das tarifas de navegação: (i) as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta, (ii) as aeronaves em voo de experiência ou de instrução, (iii) as aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica e (iv) as aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

<sup>9</sup> As tarifas aeroportuárias são as seguintes (arts. 2.º, *a*, e 3.º, da Lei 6.009, de 26/12/1973): (i) Tarifa de embarque, que é devida pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da Estação de Passageiros, e incide sobre o passageiro do transporte aéreo, (ii) Tarifa de pouso, que é devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até 3 horas após o pouso, e incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave, (iii) Tarifa de permanência, que é devida pelo estacionamento da aeronave, além das 3 primeiras horas após o pouso, e incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave, (iv) Tarifa de Armazenagem, que é devida pelo armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos Armazéns de Carga Aérea dos Aeroportos, e incide sobre consignatário ou transportador no caso de carga aérea em trânsito, (v) Tarifa de Capatazia, que é devida pela movimentação e manuseio das mercadorias nos Armazéns de Carga Aérea dos Aeroportos, e incide sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito, e (vi) Tarifa de Conexão, que é devida pela alocação de passageiro em conexão em Estação de Passageiros durante a execução do contrato de transporte, e incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave.

<sup>10</sup> A contribuição ao sistema é o valor total pago pela concessionária ao FNAC (Fundo Nacional de Aviação Civil), que é constituído pela: (i) Contribuição Fixa, que é o montante a ser pago em decorrência da oferta realizada no Leilão objeto da Concessão, (ii) pela Contribuição Variável (ônus da concessão), que é o montante anual resultante da aplicação de alíquota sobre a totalidade da Receita Bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais, e (iii) pela Contribuição Mensal, que é o montante mensal resultante da aplicação de alíquota sobre a receita mensal proveniente da cobrança de Tarifas de Embarque, Pouso e Permanência e dos Preços Unificados e de Permanência, domésticas e internacionais, e de Armazenagem e Capatazia.

<sup>11</sup> As tarifas que podem ser cobradas são as seguintes: (i) Tarifa de Embarque, (ii) Tarifa de Conexão, (iii) Tarifa de Pouso, (iv) Tarifa Unificada de Embarque e Pouso, (v) Tarifas de Permanência, (vi) Tarifa de Armazenagem da Carga Importada, (vii) Tarifa de Capatazia da Carga Importada, (viii) Tarifas de Armazenagem e Capatazia da Carga Importada Aplicada em Casos Especiais, (ix) Tarifa de Capatazia da Carga Importada em Trânsito, (x) Tarifas de Armazenagem e Capatazia da Carga Importada de Alto Valor Específico, (xi) Tarifas de Armazenagem e Capatazia da Carga Destinada à Exportação e (xii) Tarifas de Armazenagem e de Capatazia da Carga sob Pena de Perdimento.

É inequívoco que o setor aéreo encontra-se fortemente pressionado em decorrência da drástica queda da demanda presente e futura por serviços de transporte aéreo em âmbito nacional e internacional provocada pelo Covid-19, cujo resultado foi a considerável redução das receitas. Ainda, a crise restou agravada pela recente desvalorização da moeda brasileira, uma vez que vários custos das empresas desse setor são dolarizados.

Diante desse cenário, o Governo Federal brasileiro, objetivando promover alívio imediato no fluxo de caixa das empresas do setor de aviação civil, preenchidos os requisitos de relevância e de urgência, editou a Medida Provisória n.º 925 de 18/03/2020, com eficácia imediata e força equivalente à lei ordinária (artigo 62, *caput*, da Constituição Federal de 1988)<sup>13</sup>.

Sinteticamente, a referida MP 925 propõe: **(i)** postergar por seis meses o pagamento das tarifas de navegação aérea pelos proprietários ou pelos exploradores de aeronaves, mediante adequação da legislação infralegal; **(ii)** estender o prazo para as empresas aéreas reembolsarem os passageiros que venham a cancelar seus voos, com a isenção das penalidades usualmente dispostas nos contratos de transporte aéreo para aqueles passageiros que aceitarem a conversão dos valores despendidos em créditos para utilização futura, e **(iii)** postergar o pagamento das contribuições devidas pelos concessionários (operadores aeroportuários) ao Poder Concedente como contrapartida pelo direito de exploração dos aeroportos.

Analisa-se a seguir, ainda que sucintamente, cada uma dessas propostas que irradiam seus efeitos às empresas aéreas, ao consumidor (passageiro) e ao concessionário dos aeroportos.

A primeira medida refere-se à postergação por seis meses do pagamento das tarifas de navegação aérea e que incidem sobre o proprietário ou o explorador da aeronave.

O Decreto n.º 10.284 de 20/03/2020<sup>14</sup>, a fim de permitir a reorganização financeira das empresas do setor e com isso evitar maiores prejuízos, ampliou por seis

---

<sup>12</sup> As receitas não-tarifárias estão identificadas no PEA (Plano de exploração Aeroportuária), diretamente, ou PEA, ou mediante a celebração de contratos com terceiros, em regime de direito privado.

Observe-se que as concessionárias somente podem exercer, no complexo ou sítio aeroportuário, atividade econômica distinta da aeroportuária, que gerem as receitas não-tarifárias, por meio de subsidiárias integrais, adotando contabilidade separada para cada uma das atividades exploradas por suas subsidiárias.

<sup>13</sup> A Medida Provisória n.º 925, de 18/03/2020, é válida por 60 dias, prorrogáveis por igual período. E, caso não seja convertida em lei, ela perderá a sua eficácia.

<sup>14</sup> A Portaria n.º 402/GC-3, de 24/03/2020, editada pelo Comandante da Aeronáutica, dispõe sobre a regulamentação e operacionalização do disposto no Decreto n.º 10.284, de 20/03/2020, que estabelece a dilação do prazo de vencimento das Tarifas de Navegação Aérea, durante o período de enfrentamento da pandemia do COVID-19.

meses o prazo de vencimento das tarifas de navegação aérea, as quais foram organizadas da seguinte forma: **(i)** faturas com vencimento em 30/03/2020 terão o vencimento postergado para 30/09/2020; **(ii)** faturas com vencimento em 30/04/2020 terão o vencimento postergado para 30/10/2020; **(iii)** faturas com vencimento em 30/05/2020 terão o vencimento postergado para 30/11/2020 e **(iv)** faturas com vencimento em 30/06/2020 terão o vencimento postergado para 30/12/2020.

Estima-se que essa medida evitará a saída momentânea de recursos na cifra de, aproximadamente, R\$ 415.000.000,00, o que possibilitará aos proprietários ou aos exploradores de aeronaves o gerenciamento dos seus capitais de giro para enfrentar esse período de maior dificuldade financeira.

A segunda medida de caráter excepcional e aplicável aos contratos de transporte aéreo firmados até 31/12/2020, permite ao passageiro de voo doméstico ou internacional optar entre **(i)** adiar a viagem, mediante aceitação de crédito para aquisição de nova passagem, sem cobrança de multa contratual, no prazo de doze meses, contado da data do voo adiado, ou **(ii)** cancelar a passagem e solicitar o ressarcimento, cujo prazo para tanto foi ampliado de sete dias<sup>15</sup> para doze meses da data da solicitação (restando mantida a assistência material<sup>16</sup>).

A terceira medida, destinada aos operadores aeroportuários, objetiva mitigar eventuais dificuldades financeiras de curto prazo concernentes ao cumprimento das obrigações das empresas do setor, postergando até 18/12/2020 o pagamento das contribuições fixas e variáveis,<sup>17</sup> com vencimento em 2020, devidas pelos concessionários ao Poder Concedente como contrapartida pelo direito de exploração dos aeroportos.

A principal despesa financeira das concessionárias refere-se aos pagamentos das contribuições devidas ao Poder Concedente. Dessa maneira, o diferimento do cumprimento das obrigações financeiras das concessionárias e previstas no contrato de concessão pretende dar-lhes folga para a gestão de seu fluxo de caixa, assegurando, assim, a continuidade do serviço público prestado à sociedade.

---

<sup>15</sup> O prazo de 7 dias está disposto no art. 29, da Resolução ANAC n.º 400, de 13/12/2016.

<sup>16</sup> A assistência material, que deve ser oferecida ao passageiro em casos de atraso do voo, cancelamento do voo, interrupção de serviço ou preterição de passageiro, consiste em satisfazer as necessidades do passageiro, e deve ser oferecida gratuitamente pelo transportador, ainda que o passageiro esteja a bordo da aeronave com portas abertas, e consiste no seguinte: (i) facilidades de comunicação, se a espera for superior a 1 hora, (ii) alimentação, de acordo com o horário, por meio do fornecimento de refeição ou de voucher individual, se a espera for superior a 2 horas, e (iii) serviço de hospedagem, em caso de pernoite, e traslado de ida e volta, se a espera for superior a 4 horas.

<sup>17</sup> A contribuição variável é o montante a ser pago anualmente e que resulta da aplicação de alíquota sobre a totalidade da receita bruta do concessionário, e que é o responsável pela execução do contrato de concessão, e de suas eventuais subsidiárias integrais.

Tais medidas, embora ocasionem algum alívio, no entanto, isoladamente não aparentam ser suficientes para aplacar as dificuldades suportadas pelas empresas aéreas e pelos operadores aeroportuários, sendo necessárias outras igualmente vigorosas e que gerem maior impacto ao setor.

As experiências estrangeiras apontam algumas medidas adotadas para tentar solucionar ou, quem sabe, amenizar os efeitos dessa crise imprevista.

Na Itália, por exemplo, a Alitalia, empresa que já passou por reestruturação em um passado não tão distante, hoje novamente enfrenta outro processo de recuperação judicial desde 2017<sup>18</sup>. Além do fato de a sede da empresa localizar-se em um dos locais mais afetados pelo surto e, diante das consequências advindas (diversos cancelamentos e diminuição da malha aérea de voos), entendeu-se que a estatização seria o meio de saída da crise<sup>19,20</sup> – para posterior reestruturação (mediante redução das suas operações para, ao longo do tempo, conseguir gerar sustentabilidade do negócio<sup>21</sup>).

Na Holanda, a KLM, por sua vez, buscando reduzir custos, antecipou a aposentadoria de seus aviões mais antigos;<sup>22</sup> na Alemanha, a Lufthansa, além de aterrizar várias aeronaves<sup>23</sup>, já está movendo forças para angariar investimentos a fim de manter as suas operações, mesmo de maneira mais enxuta.<sup>24</sup>

Nos Estados Unidos, as instituições financeiras disponibilizaram linhas de crédito ao setor para enfrentar a crise gerada pela pandemia de coronavírus<sup>25</sup>.

No Brasil, estima-se que o impacto econômico alcance a marca de US\$ 7,7 bilhões em 2020, com redução de receitas em 40%, comparando-se ao ano de 2019; além de demissões de 61 mil colaboradores, somente de empregos diretos, e 223 mil indiretos<sup>26</sup>.

---

<sup>18</sup> Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-alitalia-restructuring/alitalia-kicks-off-bankruptcy-proceedings-government-grants-loan-idUSKBN17Y115>. Acesso em: 17/04/2020.

<sup>19</sup> A operação consiste na constituição de empresa pública (“Newco”), em que o governo injetará mais € 1.000.000.000,00 e tomará o controle total.

<sup>20</sup> Disponível em: <https://www.aeroin.net/alitalia-so-tem-mais-duas-semanas-para-encontrar-sua-salvacao-ou-pode-falir/> e <https://www.aeroin.net/apos-a-pandemia-alitalia-sera-totalmente-estatizada-e-voltara-ao-tamanho-que-tinha-em-1957/>. Acesso 17/04/2020.

<sup>21</sup> Disponível em: <https://www.aeroin.net/apos-a-pandemia-alitalia-sera-totalmente-estatizada-e-voltara-ao-tamanho-que-tinha-em-1957/>. Acesso em 14/04/2020.

<sup>22</sup> Disponível em: <https://www.aeroin.net/klm-antecipa-aposentadoria-boeing-747-jumbo/>. Acesso em 14/04/2020.

<sup>23</sup> Disponível em: <https://www.aeroin.net/lufthansa-estocagem-frota-airbus-a340-600/>; <https://www.aeroin.net/lufthansa-retira-42-aeronaves-da-frota-e-fecha-a-germanwings-com-efeito-imediato/>. Acesso em 17/04/2020.

<sup>24</sup> Disponível em: <https://exame.abril.com.br/negocios/resultado-da-lufthansa-mostra-drama-das-aereas-com-covid-19/>. Acesso em 14/04/2020.

<sup>25</sup> Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/03/19/american-airlines-obtem-nova-linha-de-credito-de-us-1-bi-para-ampliar-liquidez.ghtml>. Acesso em 14/04/2020.

<sup>26</sup> Disponível em: [https://www.panrotas.com.br/aviacao/pesquisas-e-estatisticas/2020/03/aviacao-no-brasil-40-menos-receita-e-61-mil-demissoes-em-2020\\_172289.html](https://www.panrotas.com.br/aviacao/pesquisas-e-estatisticas/2020/03/aviacao-no-brasil-40-menos-receita-e-61-mil-demissoes-em-2020_172289.html). Acesso em 16/04/2020.

A Azul viu seus planos de lançar a linha para Nova Iorque alterados<sup>27</sup>, bem como alteração em sua composição acionaria por causa de garantias prestadas<sup>28</sup>. A Latam sugeriu pela não distribuição de dividendos do período de 2019<sup>29</sup>, isso porque em quadro comparativo com o período de março de 2019, a Latam apresenta queda de movimento na ordem de 37,9%, enquanto a Gol redução de 29% e a Azul redução de 24%<sup>30</sup>.

A Gol, por sua vez, teve que ajustar os planos em relação à expectativa de expansão internacional em 25% – cuja implementação ficará em *stand by* até que o cenário econômico aéreo encontre-se mais fortalecido<sup>31</sup>.

É inequívoco que as companhias brasileiras tiveram que se adequar para abrandar a queima milionária de seus caixas<sup>32</sup>: reduziram a malha aérea nacional e internacional, na tentativa de equilibrarem a oferta *versus* a demanda de voos, conforme a nova realidade apresentada. Além dessas medidas, socorreram-se do corte de custos de natureza não essencial e à redução das despesas com folhas de pagamento (graças à adesão de parte dos tripulantes ao programa de licença não remunerada propostos pelas empresas)<sup>33</sup>.

Constata-se que o cenário econômico é bastante desafiador, cujo reforço de caixa é uma das medidas determinantes para gerar liquidez no negócio e sua recuperação ou salvação. O enfrentamento dessa situação econômico-financeira perpassa, inexoravelmente, pela via jurídica, como meio de/para equalizar a solução, a fim de mitigar os efeitos dessa crise, principalmente no que toca a administração do caixa, a renegociação de contratos já firmados, bem como eventual necessidade de ajuste de pessoal.

---

<sup>27</sup> Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2020/03/12/azul-adia-inicio-da-operacao-entre-viracopos-e-nova-york-e-oferta-remarcacoes-de-voos-a-europa.ghtml>. Acesso em 17/04/2020.

<sup>28</sup> Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2020/04/14/azul-acoos.htm>. Acesso em 17/04/2020.

<sup>29</sup> Disponível em: <https://www.aeroin.net/latam-airlines-adiar-pagamento-dividendos-acionistas/>. Acesso em 17/04/2020.

<sup>30</sup> Disponível em: <https://www.aeroin.net/queda-latam-379-marco-dados-companhia/>. Acesso em 17/04/2020.

<sup>31</sup> Disponível em: <https://www.aeroflap.com.br/analise-mercado-de-aviacao-brasileiro-pode-ser-significativamente-menor-apos-a-crise/?fbclid=IwAR2tFr3QVS6BveoWf7we8z0sHemlMJqbF1176WIVoVYYq6xe4PptHwDO2YA>. Acesso em 20/04/2020.

<sup>32</sup> Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/03/25/gol-latam-e-azul-definem-escala-de-voos.ghtml>. Acesso em 14/04/2020.

<sup>33</sup> Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/03/24/gol-reduz-malha-area-e-mantm-atendimento-as-capitais-com-menor-demanda.ghtml>. Acesso em 01/04/2020. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/2020/03/19/gol-reduz-de-jornada-e-salario-por-causa-do-coronavirus>. Acesso em 14/04/2020.

O Brasil tem experiências pretéritas e atuais acerca de crises no setor aéreo, seja em relação a empresas aéreas, como foram os casos da Varig,<sup>34</sup> da Avianca e da Passaredo, seja em relação aos operadores aeroportuários, como é o caso das empresas Aeroportos Brasil S/A, Aeroportos Brasil – Viracopos S/A e Viracopos Estacionamentos S/A.

### III – O cabimento de medidas jurídicas de proteção e o impacto na atividade aérea

Considerando que os ativos das empresas aéreas são basicamente (i) aeronaves, motores, peças e afins; (ii) HOTTRANS, SLOTS; (iii) Vendas de passagens e/ou recebíveis de operação de vendas futuras; (iv) Marca, *Goodwill* e demais bens intangíveis, as formas de reestruturar uma operação em empresa de linha aérea não passa por muitas alternativas.

Destacam-se entre as soluções: (i) a negociação privada entre as empresas aéreas e os operadores aeroportuários com os seus fornecedores, prestadores de serviço e credores privados<sup>35</sup>; (ii) a reestruturação financeira, econômica e gerencial, através da busca por eventuais investidores (*distressed private equity*); (iii) a readequação de sua frota, negociando diretamente com fabricantes e ou agentes de financiamento das mesas; (iv) a utilização de mecanismos legais, como a recuperação extrajudicial e a recuperação judicial nos termos da Lei n.º 11.101, de 09/02/2005 e (v) a autofalência, se o estado de insolvência, após minucioso estudo, for irreversível.

De qualquer forma entendemos a relevância do chamado “*New Money*” para oxigenar as operações das empresas aéreas que passam por dificuldades financeiras.

Neste sentido, relevante apontar as mudanças inseridas à Lei n.º 7.565, de 19/12/1986 (o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA), pela conversão da Medida Provisória n.º 863, de 13/12/2018 na Lei n.º 13.842, de 17/06/2019, que retirou do ordenamento jurídico brasileiro a restrição para empresas com capital estrangeiro

---

<sup>34</sup> A Varig, um dos casos mais emblemáticos, não conseguiu manter-se no mercado, cuja consequência foi a decretação da falência, inclusive sendo *leading case* na implementação da Lei n.º 11.101, de 09/02/2005. O art. 199, da Lei n.º 11.101, de 09/02/2005, excepcionou a aplicação do art. 187, da Lei n.º 7.565, de 19/12/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA), o qual impedia as empresas de exploração de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica de requerer recuperação judicial.

<sup>35</sup> A negociação privada é ferramenta preliminar.

Considerando que a todo o momento há mudanças no cenário da crise, devem ser criados comitês que gerenciem os acontecimentos que influenciam diretamente o setor.

Paralelamente, os administradores das companhias, junto aos seus consultores jurídicos e econômicos, precisam visualizar a situação de forma macro para verificar em quais setores a crise está impactando. Daí, então, entra o momento de negociação junto aos fornecedores, sindicatos e prestadores de serviços. A renegociação dos contratos privados também é medida de suma importância, especialmente em relação aos contratos de *leasing* das aeronaves.

operarem empresas de linha aérea no país. Com tal medida, agora é facultado aos exploradores estrangeiros participarem com até 100% do capital em empresas de linha aérea nacional, o que lança novos mercados a olharem para investimento no setor.

Quando da aplicação da Lei n.º 11.101, de 09/02/2005 para as empresas aéreas, em particular, percebe-se algumas limitações.

Isso porque parte relevante das operações depende do arrendamento mercantil de aeronaves, motores e APU's (*leasing*), que afastam estes bens, enquanto dados em garantia às operações de *leasing* da esfera da recuperação judicial, cabendo ao credor fiduciário a retomada do bem, nos termos dos artigos 85<sup>36</sup> e 199<sup>37</sup> da Lei n.º 11.101, de 09/02/2005. O que vai, inclusive, em detrimento da teoria da continuidade da empresa, nos termos do artigo 47<sup>38</sup> da lei supracitada.

Ainda, são inseridos pesados custos que englobam a manutenção e o seguro das aeronaves e de seus equipamentos que, embora não sintam os efeitos da depreciação desses bens em seus balanços, na eventualidade de inadimplemento ou mesmo de insolvência, compreendidos aí os casos de falência ou de recuperação judicial e extrajudicial, podem vir a perdê-los<sup>39</sup>. Inclusive, àqueles custos referentes à tributação incidente sobre o combustível,<sup>40</sup> existindo estudos para zerar a alíquota do PIS/Cofins e extinguir a CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – combustíveis,

---

<sup>36</sup> O art. 85, da Lei n.º 11.101, de 09/02/2005, dispõe: “O proprietário de bem arrecadado no processo de falência ou que se encontre em poder do devedor na data da decretação da falência poderá pedir sua restituição.

Parágrafo único. Também pode ser pedida a restituição de coisa vendida a crédito e entregue ao devedor nos 15 (quinze) dias anteriores ao requerimento de sua falência, se ainda não alienada”.

<sup>37</sup> O art. 199, da Lei n.º 11.101, de 09/02/2005, estabelece: “Não se aplica o disposto no art. 198 desta Lei às sociedades a que se refere o art. 187 da Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

§ 1.º Na recuperação judicial e na falência das sociedades de que trata o caput deste artigo, em nenhuma hipótese ficará suspenso o exercício de direitos derivados de contratos de locação, arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de arrendamento de aeronaves ou de suas partes.

§ 2.º Os créditos decorrentes dos contratos mencionados no § 1.º deste artigo não se submeterão aos efeitos da recuperação judicial ou extrajudicial, prevalecendo os direitos de propriedade sobre a coisa e as condições contratuais, não se lhes aplicando a ressalva contida na parte final do § 3.º do art. 49 desta Lei.

§ 3.º Na hipótese de falência das sociedades de que trata o caput deste artigo, prevalecerão os direitos de propriedade sobre a coisa relativos a contratos de locação, de arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de arrendamento de aeronaves ou de suas partes.”

<sup>38</sup> O art. 47, da Lei n.º 11.101, de 09/02/2005, dispõe: “A recuperação judicial tem por objetivo viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira do devedor, a fim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores, promovendo, assim, a preservação da empresa, sua função social e o estímulo à atividade econômica”.

<sup>39</sup> O Decreto n.º 8.008, de 15/05/2013, promulga a Convenção da Cidade do Cabo, cuidando das garantias reais estabelecidas em contratos, assim entendidos os de compra e venda com reserva de domínio ou de arrendamento mercantil, e que são incidentes sobre equipamentos aeronáuticos (cascos de aeronaves, motores de aeronaves e helicópteros), assegurando ao credor que, em caso de inadimplemento, a retomada ágil do bem, ainda que em situação de insolvência.

<sup>40</sup> A querosene de aviação (QAV) sofre os impactos (i) da variação do preço do petróleo no mercado internacional, (ii) da variação da alíquota do ICMS e da incidência do PIS e da COFINS e (iii) das margens praticadas na cadeia de comercialização.

conforme a Lei n.º 10.336, de 19/12/2001)<sup>41</sup> e, ainda, existindo discussão acerca da redução do ICMS incidente.

No âmbito administrativo, a ANAC, por conta do Covid-19, já adotou algumas providências, como a de permitir em caráter excepcional o transporte de carga nos compartimentos de passageiros durante o período da pandemia (Decisão 71, de 14/04/2020).

Em âmbito legislativo, existem, igualmente, discussões que pretendem, por exemplo, assegurar tratamento tarifário isonômico entre voos domésticos e internacionais que tenham como origem ou destino cidades gêmeas fronteiriças (PL 5.070/2016, na Câmara dos Deputados, já aprovado no senado, conforme PLS 303/2012)<sup>42</sup>.

Outras medidas, igualmente relevantes, abrangem: **(i)** a abertura de linhas de crédito para capital de giro, de modo a propiciar liquidez ao caixa das empresas; **(ii)** renegociação de passivo financeiro, por meio de **(a)** alongamento de prazos e redução de juros contratuais (especialmente em relação a melhores condições dos contratos de *leasing*) e **(b)** negociação consensual junto às instituições financeiras para antecipar recebíveis; **(iii)** vendas de ativos (ou transferência/cessão de *slots* e *hotrans*, por exemplo); **(iv)** busca de investimentos nacionais e estrangeiros (*distressed private equity*)<sup>43</sup>; **(v)** eventual alteração de controle societário ou fusão, cisão, incorporação com outras empresas<sup>44</sup>; **(vi)** gerenciamento de passivo trabalhista e consequente redução de pessoal; **(vii)** a redução e/ou a suspensão temporária de cobrança de tributos durante o período da pandemia e **(viii)** a criação de programas de parcelamento fiscal específicos.

Paralelamente, a adoção de medidas mínimas para a manutenção do fluxo de caixa são precisas, tais como: programas de fidelização, condições especiais de pagamento e bilhetes aéreos mais em conta por período superior a seis meses (dando

---

<sup>41</sup> Disponível em: [https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/bolsonaro-quer-zerar-incidencia-de-pisconfins-sobre-o-querosene-de-aviacao\\_4994.html](https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/bolsonaro-quer-zerar-incidencia-de-pisconfins-sobre-o-querosene-de-aviacao_4994.html). Acesso em 16/04/2020.

<sup>42</sup> Existe, por exemplo, a PEC 84/2019, em trâmite no Senado, que, na contramão, possibilita a delegação da União aos estados a exploração, direta ou por meio de concessão, de aeroportos.

<sup>43</sup> As adequações nos arts. 181 a 183, da Lei n.º 7.565, de 19/12/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA), com as alterações implementadas a partir da Lei n.º 13.842, de 17/06/2019, convertida da Medida Provisória n.º 863, de 13/12/2018), modificaram as condições necessárias para outorga de concessão para exploração de serviços de transporte aéreo regular e de autorização para transporte aéreo não regular ou serviços especializados, permitindo a abertura do setor aéreo ao capital estrangeiro, ensejando, assim, aumento da competição e desconcentração do mercado doméstico, aumento da quantidade de cidades e rotas atendidas pelo transporte aéreo regular, redução do preço médio das passagens, aprimoramento de técnicas gerenciais e incorporação de novas tecnologias no processo de gestão das empresas, diversificação de serviços e produtos e melhor conectividade da malha aérea doméstica com voos internacionais.

<sup>44</sup> A revogação dos arts. 184, 185 e 186, da Lei n.º 7.565, de 19/12/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA), facilita a transferência de controle das sociedades detentoras de concessão ou autorização para exploração de serviços aéreos públicos podem ser estabelecidos pela ANAC.

conta que, ultrapassado esse momento crítico da pandemia, consumidores poderão usufruir do benefício em contexto de maior segurança à saúde pública).

Entretanto, nem sempre se chega a denominadores comuns entre as partes ou, ainda, o ambiente pode não estar favorável às negociações fora do âmbito do Poder Judiciário.

#### **IV – Conclusão**

A decisão de optar por meio de recuperação fora ou dentro do âmbito jurisdicional é tarefa que deve ser pautada pela análise de custos, pelo direcionamento dos recursos presentes e pela possibilidade de angariar linhas de crédito para dar andamento às atividades, principalmente quanto ao adimplemento das obrigações contraídas e ao pagamento da folha de salário dos empregados e a continuidade da atividade empresarial.

É cediço que os meios de recuperação judicial e extrajudicial são mais traumáticos e custosos se comparados à reestruturação privada exposta alhures, mas também gera maior segurança tanto ao devedor quanto aos credores, já que realizadas em ambiente jurisdicional.

Cinge-se que a recuperação judicial ou extrajudicial têm como características fundamentais a novação de dívidas, com prazos e condições especiais a serem adimplidas pela(s) empresa(s) recuperanda(s).

Igualmente, há medidas privadas que também são aplicáveis ao procedimento recuperacional quando da apresentação do plano (alongamento das dívidas, busca de investidores nacionais ou estrangeiros – os chamados *white knights* –, alterações de controle societário, medidas de governança corporativa).

A liberação de travas bancárias, captação de novos recursos por meio da obtenção de financiamento (*DIP Financing*) e a alienação de ativos na forma de UPI's (sem sucessão de eventuais gravames ao adquirente), também são medidas aplicáveis ao procedimento recuperacional, os quais podem abranger bens (como eventual propriedade) e/ou direitos (como *hotrans* e *slots*), cujos valores poderão ser utilizados para saldar dívidas.