



**UNISUL**

**UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA**

**IVANISE ISABEL PRÉVIDI**

**A POSSIBILIDADE DAS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS ADOTAREM AS  
MEDIDAS DAS EMPRESAS AÉREAS ESTRANGEIRAS FRENTE À CRISE  
FINANCEIRA DECORRENTE DA PANDEMIA COVID-19**

Palhoça

2020

**IVANISE ISABEL PRÉVIDI**

**A POSSIBILIDADE DAS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS ADOTAREM AS  
MEDIDAS DAS EMPRESAS AÉREAS ESTRANGEIRAS FRENTE À CRISE  
FINANCEIRA DECORRENTE DA PANDEMIA COVID-19**

Monografia apresentada ao Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Gestão e Direito Aeronáutico, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito à obtenção do título de Especialista em Gestão e Direito Aeronáutico.

Orientação: Prof. Deisi Cristini Schweitzer, MSc.

Palhoça  
2020

**IVANISE ISABEL PRÉVIDI**

**A POSSIBILIDADE DAS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS ADOTAREM AS  
MEDIDAS DAS EMPRESAS AÉREAS ESTRANGEIRAS FRENTE À CRISE  
FINANCEIRA DECORRENTE DA PANDEMIA COVID-19**

Esta monografia foi julgada adequada à obtenção do título de Especialista em Gestão e Direito Aeronáutico e aprovado em sua forma final pelo Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Gestão e Direito Aeronáutico, da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Palhoça, 18 de dezembro de 2020.

---

Professor orientador: Deisi Cristini Schweitzer, MSc.  
Universidade do Sul de Santa Catarina

---

Prof. Deisi Cristini Schweitzer, MSc.  
Universidade do Sul de Santa Catarina

Dedico às empresas aéreas brasileiras.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço às minhas netinhas Kamilla e Larissa, que só me trazem alegria e coragem para continuar trabalhando no intuito de contribuir para um mundo melhor.

E a todas as pessoas que torcem pela minha vitória.

## RESUMO

A aviação brasileira é protagonista no mundo. Em 2018, ocupou a 28ª posição em termos de tráfego internacional e o 9º maior mercado de tráfego doméstico. Somente em 2019, foram mais de 100 milhões de viagens, quase 1 milhão de voos realizados, 70 mil empregos diretos, 2,37 milhões de empregos indiretos, movimentando quase 2% do PIB (R\$ 150 bilhões). Em 2019, apenas as empresas aéreas brasileiras geraram R\$ 45 bilhões de Receita Operacional, com margem de lucro operacional próximo de zero. Entretanto, a pandemia Covid-19 encarregou-se de derrubar o valor de mercado das três principais empresas do setor aéreo (Latam, Gol e Azul) nas primeiras semanas da crise – 47%, 65% e 82%, respectivamente. As perdas de demanda poderão ser de 25% (25 milhões) a 42% (42 milhões) caso a crise financeira mantenha-se por todo o ano de 2020. Normas nacionais e internacionais estão sendo utilizadas pelas empresas aéreas brasileiras para amenizarem a crise financeira decorrente da pandemia. Empresas aéreas estrangeiras estão adotando medidas eficazes para passarem pela crise financeira, motivo pelo qual é necessária uma análise da possibilidade dessas medidas serem adotadas pelas empresas aéreas brasileiras. Para o desenvolvimento do estudo, foi aplicada a técnica de pesquisa bibliográfica e documental, por procedimento monográfico de natureza qualitativa e método dedutivo.

Palavras-chave: Covid-19. Pandemia. Crise financeira. Medidas eficazes. Normas nacionais e internacionais.

## ABSTRACT

Brazilian aviation is a protagonist in the world. In 2018, it occupied the 28th position in terms of international traffic and the 9th largest domestic traffic market. In 2019 alone, there were more than 100 million trips, almost 1 million flights performed, 70 thousand direct jobs, 2.37 million indirect jobs, moving almost 2% of GDP (R \$ 150 billion). In 2019, only Brazilian airlines generated R \$ 45 billion in Operating Revenue, with an operating profit margin close to zero. However, the Covid-19 pandemic was in charge of bringing down the market value of the three main companies in the airline industry (Latam, Gol and Azul) in the first weeks of the crisis - 47%, 65% and 82%, respectively. Demand losses could range from 25% (25 million) to 42% (42 million) if the financial crisis continues throughout 2020. National and international standards are being used by Brazilian airlines to ease the financial crisis from the pandemic. Foreign airlines are taking effective measures to overcome the financial crisis, which is why an analysis of the possibility of these measures being adopted by Brazilian airlines is necessary. For the development of the study, the technique of bibliographic and documentary research was applied, by a qualitative monographic procedure and deductive method.

Keywords: Covid-19. Pandemic. Financial crisis. Effective measures. National and international standards.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>9</b>
<b>2 A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE AÉREO BRASILEIRO NO CENÁRIO MUNDIAL.....</b>	<b>11</b>
<b>3 CRISE FINANCEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS DECORRENTE DA PANDEMIA COVID-19.....</b>	<b>15</b>
3.1 SITUAÇÃO FINANCEIRA DA EMPRESA AÉREA GOL.....	15
3.2 SITUAÇÃO FINANCEIRA DA EMPRESA AÉREA LATAM.....	16
3.3 SITUAÇÃO FINANCEIRA DA EMPRESA AÉREA AZUL.....	17
<b>4 A POSSIBILIDADE DAS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS ADOTAREM AS MEDIDAS DAS EMPRESAS AÉREAS ESTRANGEIRAS FRENTE À CRISE FINANCEIRA DECORRENTE DA PANDEMIA COVID-19.....</b>	<b>18</b>
4.1 NORMAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS QUE ESTÃO SENDO UTILIZADAS PELAS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS FRENTE À CRISE FINANCEIRA DECORRENTE DA PANDEMIA COVID-19.....	18
4.2 ANÁLISE DA POSSIBILIDADE DAS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS ADOTAREM AS MEDIDAS EFICAZES DAS EMPRESAS AÉREAS ESTRANGEIRAS FRENTE À CRISE FINANCEIRA DECORRENTE DA PANDEMIA COVID-19.....	25
<b>5 CONCLUSÃO.....</b>	<b>27</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>29</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Este trabalho tem o objetivo de verificar a possibilidade das empresas aéreas brasileiras adotarem as medidas eficazes das empresas aéreas estrangeiras frente à crise financeira decorrente da pandemia Covid-19.

Um dos setores mais afetados pela pandemia foi o setor aéreo brasileiro e internacional. As previsões são de que o setor aéreo sofrerá um colapso, com muitas companhias e empresas satélites falindo.

No entanto, algumas empresas aéreas estrangeiras estão conseguindo ter um prejuízo menor diante dessa crise e algumas até conseguiram ter lucro. Diante disso, o problema de pesquisa consiste em responder o seguinte questionamento: é possível as empresas aéreas brasileiras adotarem as medidas das empresas aéreas estrangeiras frente à crise financeira decorrente da pandemia covid-19?

Várias companhias aéreas com sede em diversos continentes solicitaram ajuda estatal, dentre elas as empresas sediadas no Brasil. A contribuição financeira, onde ocorreu, foi diferenciada para as empresas, dependendo do local onde estão instaladas.

Além da ajuda estatal, foram analisadas outras medidas eficazes adotadas por empresas estrangeiras.

Neste trabalho foi utilizado o método de abordagem dedutivo, que partirá do geral, ou seja, a importância do transporte aéreo brasileiro no cenário para o específico sobre a possibilidade das empresas aéreas brasileiras adotarem as medidas eficazes, frente à crise financeira decorrente da pandemia Covid-19, iguais àquelas das empresas estrangeiras.

O método é de natureza qualitativa, o procedimento será o monográfico, e a técnica de pesquisa a bibliográfica, utilizando-se de leis, doutrinas, artigos, jurisprudência.

O trabalho está organizado em cinco capítulos. O primeiro, a presente introdução, para contextualizar o tema, objeto, a motivação, os objetivos, o método, bem como a estruturação.

O segundo capítulo deste trabalho discorrerá sobre a importância do transporte aéreo brasileiro no cenário mundial.

O terceiro capítulo abordará a extensão da crise financeira decorrente da Covid-19 das três principais empresas aéreas brasileiras e quais as perspectivas de recuperação. Serão descritas também, as providências adotadas por essas empresas para tentar amenizar os prejuízos decorrentes da pandemia.

O quarto capítulo abordará as normas nacionais e internacionais que estão sendo utilizadas pelas empresas aéreas brasileiras para amenizarem a crise financeira decorrente da Covid-19. Descreverá também, as medidas eficazes adotadas pelas empresas aéreas estrangeiras frente à crise financeira decorrente da pandemia e analisará a possibilidade das empresas aéreas brasileiras também adotarem essas medidas.

E o capítulo 5 trará a conclusão do assunto pesquisado.

## **2 A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE AÉREO BRASILEIRO NO CENÁRIO MUNDIAL**

A aviação brasileira é protagonista no mundo. Em 2018, ocupou a 28ª posição em termos de tráfego internacional e o 9º maior mercado de tráfego doméstico. Somente em 2019, foram mais de 100 milhões de viagens, quase 1 milhão de voos realizados, 70 mil empregos diretos, 2,37 milhões de empregos indiretos, movimentando quase 2% do PIB (R\$ 150 bilhões). Em 2019, apenas as empresas aéreas brasileiras geraram R\$ 45 bilhões de Receita Operacional, com margem de lucro operacional próximo de zero (GOUVEIA, 2020).

A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA – International Air Transport Association) publicou um artigo no seu site em 21 de dezembro de 2019 onde descreve a importância do setor aéreo para a economia do Brasil. O artigo traz que com a permissão de aumento do capital estrangeiro nas companhias aéreas nacionais, que passou de até 20% para até 100%, ocorreu uma mudança na visão do mercado mundial em relação ao mercado aéreo brasileiro. E que o estímulo da chegada das empresas aéreas de baixo custo em voos internacionais, conhecidas também pelo termo em inglês *low cost* e *ultra low cost* contribuiu para a melhora do mercado (IATA, 2019). Nessa mesma linha, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) publicou em 26/08/2020 um artigo no seu site mostrando que o número de passageiros transportados na aviação civil brasileira em 2019 foi o maior já registrado na série histórica (ANAC, 2020). O artigo da IATA informa que no ano de 2019 ocorreu o acordo no sentido de que para voos nacionais, os Estados e as empresas realizam contratos para que, com o compromisso de ampliação de oferta de voos, houvesse a redução de ICMS para o combustível. E que o Estado de São Paulo, por exemplo, chegou a reduzir pela metade o custo das aéreas com o tributo, gerando um grande impacto quando consideramos que o combustível representa quase 40% dos custos operacionais das empresas no Brasil. E que a confirmação da regra que mantém a não obrigatoriedade da franquia de bagagem despachada também destacou o esforço do país para estar alinhado às melhores práticas internacionais da aviação (IATA, 2019).

Em 2019 o modal aéreo continuou sendo o principal meio de transporte utilizado pelo brasileiro em viagens interestaduais. Na comparação com o transporte terrestre, a fatia de passageiros que utilizaram o avião passou de 67,3% em 2018 para 68,6% em 2019. E que nos 12 meses de 2019, aproximadamente 87 milhões de passageiros realizaram viagens

interestaduais pelo transporte aéreo enquanto cerca de 40 milhões (31,4% do total) optaram pelo rodoviário (ANAC, 2020).

O Brasil é o segundo país do mundo em número de aeroportos, com 99 em todo o país, sendo 18 internacionais, além de ter a terceira maior fabricante de aviões do mundo, a Embraer, que detém o título de maior empresa da aviação no segmento regional, ou seja, de aviões com menos de 200 lugares. O aeroporto internacional de Guarulhos é o maior aeroporto, em número de passageiros da América Latina e o segundo do Hemisfério Sul. Apesar de todos esses quesitos favoráveis, o Brasil não consegue se tornar um dos líderes na aviação comercial regional, por várias razões, tais como escassez de companhias aéreas, falha na construção da malha aérea brasileira e ainda questões burocráticas, instabilidade da moeda brasileira, variação diária do dólar e crises políticas que criam dificuldades para as empresas que queiram investir em setores produtivos como a aviação no Brasil (PICCOLLI, 2020).

Com uma população 57% maior que a brasileira, EUA tem 3,5 vezes mais cidades servidas por voos regionais e mais de 10 vezes o número de aeronaves em serviço (PICCOLLI, 2020).

Em relação à segurança de voos, a Confederação Nacional de Transporte (CNT) publicou uma matéria em seu site, em 09/05/2016, informando que segundo uma auditoria da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) realizada entre 9 e 13 de novembro de 2015 o Brasil é o quinto país com a aviação civil mais segura do mundo. A matéria ainda afirma que o Brasil saltou 16 posições desde a última auditoria da entidade. Em 2009, o Brasil estava na 21ª colocação. E em 2015 estava atrás, apenas, do Canadá, Singapura, Coreia do Sul e Emirados Árabes Unidos. Segundo a CNT, a ANAC esclareceu que os fatores que mais melhoraram, impactando no resultado positivo, foram Operações de Aeronaves, cuja adequação ao programa passou de 80,65% para 97,58%, e a Organização da Aviação Civil, que passou de 92,31% para 100% de conformidade (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES, 2020).

A importância da aviação agrícola no Brasil está evidente no fato do país ter a segunda maior frota do mundo, perdendo apenas para os Estados Unidos. A estimativa de crescimento da frota agrícola brasileira é de 3% no ano de 2020, o que deve totalizar 2.350 aeronaves. Mato Grosso, Rio Grande do Sul, São Paulo e Goiás são os estados com maior número de aviões agrícolas. Enquanto uma aeronave faz a aplicação de 50 a 400 hectares em uma hora, tratores realizam o mesmo serviço em 8 a 15 hectares. A área pulverizada pela

aviação agrícola no Brasil é em torno de 72 milhões de hectares ao ano, o que equivale ao tamanho somado dos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (UOL, 2020).

Apesar do mercado da aviação no Brasil ter grande potencial de crescimento, principalmente em termos de conectividade doméstica e diversificação de conexões internacionais diretas, é essencial manter a competitividade do setor ao enfrentar as seguintes deficiências: alto custo dos negócios, principalmente devido ao preço do combustível de aviação - um dos mais caros do planeta, alta carga tributária além dos custos para atender requisitos regulatórios que aumentam o custo das viagens e tornam os voos menos acessíveis aos consumidores sensíveis à evolução do preço e aos passageiros que pretendem fazer sua primeira viagem; uso ineficiente da infraestrutura que cria obstáculos aos viajantes e custos adicionais às companhias aéreas e falta de harmonização regulatória com as melhores práticas globais, o que se agrava com a prevalência de instrumentos legais para a resolução de disputas, criando confusão para os consumidores, companhias aéreas e um significativo aumento dos custos. O aumento excessivo de ações judiciais prejudica o crescimento do setor e apresenta um fator inibitório para companhias aéreas estrangeiras se instalarem no País. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Direito Aeronáutico (IBAER), o número de processos contra as aéreas foi de 64 mil em 2018 para 109 mil apenas entre janeiro a julho no ano de 2019 (PORTOGENTE, 2019).

A IATA afirmou, em 2019, que as perspectivas para o transporte aéreo brasileiro até 2037 era do setor dobrar de tamanho, podendo chegar a contribuir com US\$ 38,7 bilhões para o Produto Interno Bruto (PIB) e gerando 1,4 milhão de empregos (IATA, 2019).

Segundo os números da IATA, as contribuições da aviação para a economia e a sociedade brasileiras são originárias da geração de empregos, do consumo gerado pelas companhias aéreas e sua cadeia de suprimentos, do efeito catalizador do fluxo de comércio e da vinda de turistas. As companhias aéreas, operadores de aeroportos, fabricantes de aeronaves e provedores de serviços têm cerca de 167 mil pessoas diretamente empregadas e geram mais de 372 mil empregos de forma indireta. Já o consumo dos turistas que chegam por via aérea ajuda a manter mais 300 mil empregos e contribui com 6,5 bilhões de dólares para o Produto Interno Bruto (PIB) (PORTOGENTE, 2019).

Verificar-se-á se a perspectiva da IATA se confirma até 2037, uma vez que a ANAC confirmou que em abril de 2020 a quantidade de passageiros transportados foi aproximadamente 95% menor do que registrado no mesmo mês de 2019. Os dados de julho

de 2020 mostram uma leve retomada, com quantidade de passageiros 81% menor na comparação com o ano anterior (ANAC, 2020).

### **3 CRISE FINANCEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS DECORRENTE DA PANDEMIA COVID-19**

Segundo Volnei Gouveia (2020), a pandemia Covid-19 encarregou-se de derrubar o valor de mercado das três principais empresas do setor aéreo (Latam, Gol e Azul) nas primeiras semanas da crise – 47%, 65% e 82%, respectivamente. Conforme informações do autor, as perdas de demanda poderão ser de 25% (25 milhões) a 42% (42 milhões) caso a crise mantenha-se por todo o ano de 2020.

Neste capítulo será abordada a extensão da crise financeira decorrente da Covid-19 das três principais empresas aéreas brasileiras e quais as perspectivas de recuperação.

E nesse cenário, serão descritas as providências adotadas por essas empresas para tentar amenizar os prejuízos decorrentes da pandemia.

#### **3.1 SITUAÇÃO FINANCEIRA DA EMPRESA AÉREA GOL**

Segundo o Jornal A TARDE (A TARDE, 2020), o início da crise da Covid-19 atingiu a GOL no momento que a empresa dispunha do mais forte balanço entre seus pares da América do Sul, assim como os menores custos e o modelo de negócios mais flexível. E desde então, a Companhia se concentra, incansavelmente, na redução de custos, na flexibilização operacional e na manutenção da sua liquidez para financiamento das operações. A GOL foi a primeira e única empresa aérea na América do Sul a anunciar acordos para preservar o emprego dos seus 16.000 Colaboradores, além de oferecer um Programa de incentivo para Desligamento Voluntário (PDV) e aposentadoria que resultou na redução do quadro da empresa em aproximadamente 1.000 pessoas. Essas medidas permitem à Companhia adequar os custos com pessoal ao crescimento das operações, proporcionando flexibilidade significativa de custos variáveis para aumentar sua malha de maneira mais eficiente, tanto neste como no próximo ano.

O jornal informa ainda que a Companhia encerrou agosto/20 com uma frota total de 130 B737s, das quais 60 aeronaves operavam na malha. As operações foram 26% do realizado no mesmo mês do ano passado e aumentaram 7% sobre julho/20, em decorrência da reabertura planejada de quatro bases e do aumento de voos entre São Paulo e Rio de Janeiro. Durante o mês, a GOL elevou sua oferta para um pico de 260 voos diários, aumentando as frequências nos hubs de Guarulhos, Galeão e Brasília. Com o incremento para

aproximadamente 300 voos por dia, as operações de setembro/20 devem alcançar cerca de 40% do realizado no mesmo mês do ano passado. Ainda no mês de setembro/20, a GOL terá 74 aeronaves operacionais na malha e planeja a reabertura de mais três bases (A TARDE, 2020).

### 3.2 SITUAÇÃO FINANCEIRA DA EMPRESA AÉREA LATAM

Em relação à empresa aérea LATAM, hoje controlada pela matriz sediada no Chile, viu sua situação no mercado passar por uma virada sem precedentes até aqui. Em fevereiro, a empresa liderou os números de oferta e demanda no mercado doméstico, com um aproveitamento superior ao da Gol e Azul. No mês seguinte, já afetado pela doença global, a companhia ainda manteve a dianteira nos dados de ASK (oferta de assentos por km) e RPK (receita por assento km), mas já demonstrava uma taxa de ocupação nos voos inferior às suas concorrentes, invertendo um cenário de liderança no mês anterior (MEIER, 2020).

A Latam adiou US\$ 900 milhões em investimentos previstos para o ano de 2020. A partir das últimas semanas do mês de abril a empresa aérea se concentrou em manter a liquidez, focando para a redução dos custos e reorientação do investimento. Os trabalhadores concordaram em reduzir seu salário em 50%; os pagamentos com fornecedores foram adiados, além de adiar seis dos onze aviões comprometidos para o ano de 2020 (FERREIRA, 2020).

Em abril, a LATAM teve o maior ASK entre as três (261 mil), mas o pior aproveitamento, de menos de 50%, enquanto a Gol conseguiu ocupar 80% de seus voos e a Azul, 70%. Enquanto a AZUL e a GOL voltaram a ampliar a oferta em maio, a LATAM reduziu os seus voos. No mês de maio a AZUL terminou o mês transportando 256 mil passageiros, a GOL 159 mil passageiros e a LATAM transportou somente 121 mil pessoas em rotas dentro do Brasil (MEIER, 2020).

Das três maiores companhias que operam no Brasil, a LATAM é a única a ter entrado com um pedido de recuperação judicial, feito em conjunto com a matriz nos EUA, no chamado “Capítulo 11”, considerada a legislação mais realista para empresas em condições de quitar seus compromissos. A companhia aguarda a aprovação do seu plano de recuperação junto à Justiça americana e que envolve a injeção de bilhões de dólares para sanear-la. Enquanto isso não ocorre, a LATAM decidiu reduzir seus custos de forma significativa, seja ao devolver dezenas de aviões arrendados ou cortando empregos. Após uma negociação

fracassada com seu quadro de tripulantes, quando tentou mudar a forma de remuneração de forma definitiva (e não provisória, como as demais empresas), a LATAM anunciou a demissão de cerca de 2.700 funcionários em agosto (MEIER, 2020).

### 3.3 SITUAÇÃO FINANCEIRA DA EMPRESA AÉREA AZUL

A companhia aérea AZUL reportou prejuízo líquido de R\$ 2,9 bilhões no segundo trimestre de 2020, ante um lucro líquido de R\$ 351,6 milhões em igual trimestre de 2019 (FAVARO, 2020).

O presidente da companhia aérea John Rodgers afirmou que, apesar de todas as dificuldades do setor, a empresa está preparada para atravessar a crise provocada pela Covid-19 e tem caixa para isso. "Acredito que nossa liquidez seja suficiente para nos ajudar durante esta crise desafiadora. Também estou confiante de que seremos capazes de acessar capital adicional, se e quando for necessário", disse no documento (FAVARO, 2020).

A Azul anunciou na data de 14/05/2020 a compra da empresa TwoFlex, empresa de táxi aéreo, com uma frota de 17 aeronaves Cessna Caravan da TwoFlex, um turboélice regional versátil e eficiente com capacidade para nove passageiros, sendo importante para a Azul continuar a fortalecer a capilaridade da sua malha (MONITOR DO MERCADO, 2020).

No dia 12 de agosto de 2020 a Azul e a Latam iniciaram o compartilhamento de voos para 64 rotas domésticas no Brasil. O acordo, anunciado em junho, tem por objetivo elevar a demanda por passagens, ao conectar um maior número de cidades brasileiras, e envolve também os programas de fidelidade (FAVARO, 2020).

Em mais um movimento para ampliar a oferta de voos, no dia 11 de agosto de 2020, a companhia lançou sua subsidiária para o mercado de voos regionais, a AZUL CONECTA, tendo como objetivo chegar a 200 cidades nos próximos anos. Hoje, a cobertura conjunta das duas é de 152 municípios (FAVARO, 2020).

## **4 A POSSIBILIDADE DAS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS ADOTAREM AS MEDIDAS DAS EMPRESAS AÉREAS ESTRANGEIRAS FRENTE À CRISE FINANCEIRA DECORRENTE DA PANDEMIA COVID-19**

Este capítulo abordará na sua primeira seção quais as normas nacionais e internacionais que estão sendo utilizadas pelas empresas aéreas brasileiras para amenizarem a crise financeira decorrente da Covid-19.

A segunda seção descreverá as medidas eficazes adotadas pelas empresas aéreas estrangeiras frente à crise financeira decorrente da pandemia e analisará a possibilidade das empresas aéreas brasileiras também adotarem essas medidas.

### **4.1 NORMAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS QUE ESTÃO SENDO UTILIZADAS PELAS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS FRENTE À CRISE FINANCEIRA DECORRENTE DA PANDEMIA COVID-19**

Um dos apoios recebidos do Governo Federal pelas empresas aéreas brasileiras para que possam atravessarem essa crise financeira foi o Decreto nº 10.284, de 20 de março de 2020 (BRASIL, 2020) que dispõe sobre a dilação do prazo de vencimento das tarifas de navegação aérea, durante o período de enfrentamento da pandemia da Covid-19. Esse Decreto foi regulamentado pela Portaria DIRENS nº 402/GC3, de 24 de março de 2020 (BRASIL, 2020).

A Medida Provisória nº 927, de 22 de março de 2020, que dispunha sobre as medidas trabalhistas para enfrentamento do estado de calamidade pública e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus (Covid-19), teve seu prazo de vigência encerrado no dia 19 de julho de 2020 (BRASIL, 2020).

O referido diploma, com o intuito de preservar o emprego e a renda, elencou diversas medidas trabalhistas a serem adotadas pelos empregadores, dentre as quais destacam-se:

- Art. 3º. Para enfrentamento dos efeitos econômicos decorrentes do estado de calamidade pública e para preservação do emprego e da renda, poderão ser adotadas pelos empregadores, dentre outras, as seguintes medidas:
- I. O teletrabalho;
  - II. A antecipação de férias individuais;
  - III. A concessão de férias coletivas;
  - IV. O aproveitamento e a antecipação de feriados;
  - V. O banco de horas;
  - VI. A suspensão de exigências administrativas em segurança e saúde no trabalho;

- VII. O direcionamento do trabalhador para qualificação; e
- VIII. O diferimento do recolhimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS (BRASIL, 2020)

A Lei 14.020, de 6 de julho de 2020 (BRASIL, 2020), dispõe sobre o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda e outras medidas trabalhistas. Oriunda da conversão da Medida Provisória nº 936, de 1º de abril de 2020 (BRASIL, 2020), durante sua tramitação no Congresso recebeu algumas modificações em relação ao texto original.

Uma das principais novidades da lei em relação ao texto original da MP foi a possibilidade de prorrogação, mediante ato do Poder Executivo, da duração dos acordos de redução proporcional de jornada e de salários, ou de suspensão do contrato de trabalho (BRASIL, 2020).

Assim, a redução, cuja duração prevista na lei é de 90 dias, e a suspensão do contrato, com duração de 60 dias, poderão ser prorrogadas. Essa disposição se aplica também ao prazo comum dessas medidas: originalmente de 90 dias (respeitado os 60 dias da suspensão), poderão ganhar maior duração a depender de ato do Poder Executivo (BRASIL, 2020).

A Lei 14.020 mantém as principais regras da MP nº 936 quanto às possibilidades de acordo individual para redução de jornada e salário, ou para suspensão do contrato de trabalho. Também são mantidas as condições relativas à convenção coletiva ou ao acordo coletivo de trabalho (BRASIL, 2020).

O Benefício Emergencial pago com recursos da União aos empregados que fizeram esses acordos também foi mantido calculado sobre o valor do seguro-desemprego. No entanto, uma importante alteração foi realizada no que importa aos limites salariais para a realização do acordo individual (BRASIL, 2020).

Nas regras da MP nº 936, a suspensão do contrato de trabalho e a redução de jornada e de salário podiam, de forma geral, ser acordados individualmente por empregados hipersuficientes (salário superior a duas vezes o limite do teto da Previdência Social = R\$ 12.202,12), ou por empregados com salário de até R\$ 3.135,00 (equivalente a três salários mínimos em 2020). A exceção era a redução de jornada e de salário no percentual de 25%, que podia ser acordada individualmente por todos os empregados (BRASIL, 2020).

Já com a Lei 14.020, foi criado um limite para empresas com receita bruta, em 2019, superior a R\$ 4,8 milhões. Para essas empresas, a redução de jornada e de salário nos percentuais de 50% e 70%, ou a suspensão do contrato de trabalho, somente podem ser acordadas individualmente por empregados hipersuficientes, ou por empregados com salário de até R\$ 2.090 (equivalente a dois salários mínimos) (BRASIL, 2020).

Se, por um lado, houve redução de um limite salarial para alguns acordos individuais, por outro a Lei 14.020 trouxe alternativa para todas as empresas: se o empregado não se enquadrar nos limites mencionados (tanto para empresas com receita bruta em 2019 superior a R\$ 4,8 milhões, como para as que estiveram abaixo desse limite), é possível realizar acordo individual para redução de jornada de 50% e de 70% , ou acordar a suspensão do contrato de trabalho, se deste acordo não resultar diminuição do valor mensal recebido anteriormente pelo empregado, somando-se para este cálculo o salário reduzido, o valor do Benefício Emergencial (BEm) pago pelo governo e uma ajuda mensal compensatória a cargo da empresa. Para ser utilizada essa alternativa, por meio da ajuda mensal compensatória (que não tem natureza salarial) a empresa complementa a redução salarial evitando a redução dos recebimentos mensais do empregado (BRASIL, 2020).

Além das alterações anteriores, a Lei 14.020/2020 também criou uma condição para a validade do acordo individual com o empregado aposentado. Este não pode receber Benefício Emergencial a cargo do governo, conforme disciplina a Lei, pois já recebe aposentadoria. Diante disso, para realizar acordo com esse empregado, a empresa tem que assumir o custo que seria pago a título de Benefício Emergencial a cargo do Governo (BRASIL, 2020).

As principais regras sobre ajuda mensal se mantiveram, tais como seu caráter não salarial. Da mesma forma, foi mantida a regra, para as empresas com receita bruta superior a R\$ 4.8 milhões (ano-calendário 2019), de somente poderem suspender o contrato de trabalho se for pago ao empregado uma ajuda compensatória mensal equivalente a no mínimo 30% do valor do salário do empregado (BRASIL, 2020).

A Lei 14.020 tratou de estabelecer expressamente regras aplicáveis às empregadas gestantes e adotantes, dispondo expressamente que elas podem participar do Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda. A partir disso, uma importante regra relativa às gestantes e adotantes diz respeito à licença maternidade. Prevê-se na lei que, se ocorrer o evento caracterizador do início do salário-maternidade (em regra, o nascimento do bebê, mas há outras hipóteses, como o início da licença maternidade anteriormente ao nascimento), o empregador deverá comunicar esse fato imediatamente ao Ministério da Economia. Quando isso ocorrer, dar-se-á por interrompida a redução de jornada e salário ou a suspensão do contrato, bem como o pagamento do Benefício Emergencial (BRASIL, 2020).

Também estabelece a lei que o salário-maternidade será pago à empregada nos termos do artigo 72 da Lei nº 8.213/91, sendo equivalente a uma renda mensal igual à remuneração integral da empregada, e, pago diretamente pela empresa (que efetivará a compensação). Para

fins de pagamento, deve-se considerar como remuneração integral ou último salário-de-contribuição os valores a que a empregada teria direito sem aplicação da redução de jornada e salário e suspensão do contrato de trabalho (BRASIL, 2020).

Os empregados que fizerem os acordos de redução de jornada e de salário ou de suspensão do contrato de trabalho têm garantia provisória no emprego pela duração dos acordos, mais um período equivalente à duração do acordo após o restabelecimento da jornada e do trabalho, ou do contrato de trabalho (BRASIL, 2020).

Para as gestantes, a garantia provisória terá a duração do acordo contado a partir do término da estabilidade provisória pela gravidez. Assim, a gestante tem estabilidade provisória no emprego desde a confirmação da gravidez até 5 meses após o parto (artigo 10, II, "b", do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias - ADCT), e, após isto, uma garantia provisória no emprego de duração equivalente ao período acordado para redução de jornada e salário ou suspensão do contrato de trabalho (BRASIL, 2020).

Outra inovação da Lei em relação à MP nº 936 é a vedação de dispensa sem justa causa, durante o estado de calamidade, de empregados com deficiência (BRASIL, 2020).

A Lei 14.020 também previu expressamente que empresa e empregado poderão, mediante acordo, cancelar aviso prévio em curso e, se esse cancelamento ocorrer, permitiu-se a adoção das medidas do Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e Renda pelas partes, isto é, redução proporcional de jornada e salário ou suspensão do contrato de trabalho (BRASIL, 2020).

Outro dispositivo estabelecido pela Lei 14.020/2020, e que não consta do texto original da MP nº 936, relaciona-se às hipóteses de ordem, por parte de autoridades municipal, estadual ou federal, de paralisação ou de suspensão das atividades da empresa em decorrência de medidas para o enfrentamento do estado de calamidade pública causado pelo coronavírus. Com efeito, o artigo 486 da CLT prevê que eventual pagamento da indenização ao empregado pela rescisão do contrato de trabalho ficará a cargo do governo responsável pela ordem. Contudo, a Lei 14.020/2020 dispõe expressamente que é inaplicável essa hipótese às medidas decorrentes do enfrentamento do estado de calamidade pública decorrente do coronavírus (BRASIL, 2020).

Os Decretos nº 10.422 de 13 de julho de 2020 e 10.470, de 24 de agosto de 2020 (BRASIL, 2020), prorrogam os prazos para celebrar os acordos de redução proporcional de jornada e de salário e de suspensão temporária do contrato de trabalho e para efetuar o

pagamento dos benefícios emergenciais de que trata a Lei nº 14.020, de 6 de julho de 2020 (BRASIL, 2020).

A Portaria nº 16.655, de 14 de julho de 2020, disciplina hipótese de recontração nos casos de rescisão sem justa causa, durante o estado de calamidade pública (BRASIL, 2020).

Outra iniciativa do Governo Federal foi a sanção em 05 de agosto de 2020 da Lei nº 14.034/2020, um conjunto de iniciativas que beneficiam o setor de transporte aéreo brasileiro (BRASIL, 2020).

Como já havia sido estabelecido pela Medida Provisória nº 925, de 18 de março de 2020, a Lei 14.034 mantém o adiamento do pagamento das outorgas das concessões aeroportuárias para 18 de dezembro e o reembolso do valor de passagem por cancelamento de voo segue sendo de 12 meses. O consumidor que desistir de voo com data de início no período entre 19 de março e 31 de dezembro poderá optar por obter crédito de valor correspondente ao da passagem aérea, sem incidência de quaisquer penalidades contratuais (BRASIL, 2020).

Além de medidas emergenciais para atenuar os efeitos da crise decorrente da pandemia da Covid-19, a lei extingue a cobrança, a partir de 2021, do adicional de US\$ 18 que incide sobre a Tarifa de Embarque Internacional (TEI). A medida vai desonerar o preço dos bilhetes aéreos para o exterior, favorecendo passageiros e o mercado de empresas aéreas de baixo custo *low cost*<sup>1</sup>(BRASIL, 2020).

Extrai-se da nova redação da Lei 14.034/2020 que o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) poderá ser utilizado como objeto e garantia de empréstimo, a ser celebrado até 31 de dezembro deste ano, aos detentores de concessão aeroportuária ou de concessão para a prestação de serviço regular de transporte aéreo e aos prestadores de serviço auxiliar ao transporte aéreo, desde que comprovem ter sofrido prejuízo decorrente da pandemia da Covid-19 (BRASIL, 2020).

Pela leitura da nova lei conclui-se que ela também regulamenta situações que ensejavam ações judiciais por danos morais, na relação entre os passageiros e as companhias aéreas, colocando o Brasil como um mercado menos competitivo para a entrada de novas empresas aéreas. A partir de agora, pedidos de indenização em decorrência de falha na execução do contrato de transporte fica condicionada à demonstração da efetiva ocorrência do

---

<sup>1</sup> Uma companhia aérea de baixo custo (ou *low cost* em inglês, terminologia comumente utilizada em Portugal) é uma companhia aérea que oferece baixas tarifas eliminando custos derivados de serviços tradicionais oferecidos aos passageiros, baseando-se na simplicidade do serviço sem distinção de classes.

prejuízo e de sua extensão pelo passageiro ou pelo expedidor ou destinatário de carga (BRASIL, 2020).

O Decreto nº 10.446, de 6 de agosto de 2020, dispõe sobre a regulamentação da celebração de aditivos contratuais que versem sobre a alteração do cronograma de pagamentos das outorgas nos contratos de parceria no setor aeroportuário celebrados até 31 de dezembro de 2016, de que trata a Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017, com as alterações promovidas pela Lei nº 14.034, de 5 de agosto de 2020 (BRASIL, 2020).

A Lei nº 14.043, de 19 de agosto de 2020 institui o Programa Emergencial de Suporte a Empregos; altera as Leis nºs 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e 13.999, de 18 de maio de 2020; e dá outras providências (BRASIL, 2020).

A lei detalha que o Programa Emergencial de Suporte a Empregos é destinado aos agentes econômicos a que se refere o art. 1º da referida Lei com receita bruta anual superior a R\$ 360.000,00 (trezentos e sessenta mil reais) e igual ou inferior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), calculada com base no exercício de 2019. Linhas de crédito concedidas no âmbito do Programa: I – abrangerão até 100% (cem por cento) da folha de pagamento do contratante, pelo período de 4 (quatro) meses, limitadas ao valor equivalente a até 2 (duas) vezes o salário-mínimo por empregado; e II – serão destinadas exclusivamente às finalidades previstas no art. 1º da Lei (BRASIL, 2020).

Poderão participar do Programa todas as instituições financeiras sujeitas à supervisão do Banco Central do Brasil, devendo assumir contratualmente as obrigações impostas na legislação (BRASIL, 2020).

O Programa Emergencial de Suporte a Empregos poderá ser utilizado para financiar a quitação das verbas trabalhistas devidas pelos contratantes definidas na Lei (BRASIL, 2020).

A Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020 dispõe sobre medidas temporárias para enfrentamento da pandemia da Covid-19 no âmbito do setor portuário, sobre a cessão de pátios da administração pública e sobre o custeio das despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); e altera as Leis nºs 9.719, de 27 de novembro de 1998, 7.783, de 28 de junho de 1989, 12.815, de 5 de junho de 2013, 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e 10.233, de 5 de junho de 2001 (BRASIL, 2020).

Para o Setor aéreo, a lei trata da cessão de áreas militares para companhias aéreas estacionarem aviões sem uso durante as restrições de operação durante a pandemia causada

pelo coronavírus, autorizando o uso especial de pátios sob administração militar, gratuitamente, às pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte aéreo público, durante o estado de calamidade. O Comando da Aeronáutica poderá ceder gratuitamente e por escrito essas áreas, evitando que as companhias tenham de pagar taxas para manter os aviões parados nos aeroportos e, assim, descongestionar os terminais (BRASIL, 2020).

Um dos apoios que a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) oferece para o enfrentamento da crise foi a permissão para que as empresas de táxi-aéreo certificadas pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC nº 135) (ANAC, 2020) possam ofertar bilhetes aéreos para até 15 voos por semana e em aeronaves com até 19 assentos. As regras serão válidas até 7 de agosto de 2022. Essas operações – limitadas ao número de frequências semanais – ocorrem sob regime de autorização prévia e devem seguir todos os requisitos de segurança. Para a preservação da segurança e saúde de pessoas envolvidas nas atividades da aviação civil a Agência Nacional de Aviação Civil adotou medidas com as Decisões de nº 42 e 43 tais como: Prorrogar a validade de certificações de profissionais, habilitações, certificados, autorizações, averbações, credenciamentos, treinamentos e exames (ANAC, 2020).

Em relação às Normas Internacionais, o Relatório da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), de 27 de maio de 2020, diz que a retomada e a recuperação da aviação civil internacional devem ser suportadas com base em 10 princípios (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020):

- i) proteção das pessoas, com medidas harmonizadas e flexíveis;
- ii) trabalho de forma conjunta, envolvendo o setor de aviação civil e mostrando solidariedade;
- iii) garantia da conectividade essencial;
- iv) gerenciamento ativo dos riscos relacionados à saúde e segurança;
- v) garantia que as medidas de saúde pública funcionem de forma integrada aos sistemas de segurança da aviação civil;
- vi) fortalecimento da confiança do público;
- vii) distinção entre retomada e recuperação do setor;
- viii) apoio às estratégias de suporte financeiro para ajudar a indústria da aviação civil;
- ix) garantia da sustentabilidade e x) aprendizado de lições para melhorar a resiliência do setor,

#### 4.2 ANÁLISE DA POSSIBILIDADE DAS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS ADOTAREM AS MEDIDAS EFICAZES DAS EMPRESAS AÉREAS ESTRANGEIRAS FRENTE À CRISE FINANCEIRA DECORRENTE DA PANDEMIA COVID-19

As principais companhias aéreas europeias solicitaram auxílio estatal para o enfrentamento da crise provocada pela Covid-19. Os governos da França e da Holanda anunciaram na data de 24/04/2020 que fornecerão ajuda às filiais do grupo Air France-KLM, na forma de empréstimos diretos ou garantias, no valor total entre 9 e 11 bilhões de euros. O grupo Lufthansa, que possui subsidiárias em quatro países, já alcançou um primeiro acordo com a Suíça, que garantirá empréstimos de 1,2 bilhão de euros para duas das subsidiárias. Na Alemanha, a empresa poderia receber auxílios estatais entre 9 e 10 bilhões de euros. (CORREIO DO POVO, 2020).

Entre todas as principais companhias aéreas do mundo a empresa que recebeu maior ajuda estatal foi a Lufthansa, com pouco mais de \$10 bilhões de dólares, seguida pela Singapore Airlines com \$9 bilhões. Em segundo lugar vem a Air France com pouco menos de \$8 bilhões de dólares, seguido das três grandes americanas: a American, United e Delta, com algo em torno de \$5 bilhões de dólares cada, sendo que os EUA foram os que mais ajudaram suas empresas aéreas, dado o tamanho da economia do país e por ter o maior número de companhias. As companhias brasileiras (Azul, Gol e Latam) ficam em 24º lugar com a ajuda de \$2 bilhões de dólares (para cada empresa) (MARTINS, 2020).

Com base nesse cenário, as empresas aéreas brasileiras precisam solicitar uma maior ajuda financeira estatal, sendo essa uma das medidas eficazes que comprovadamente estão ajudando várias empresas aéreas a atravessarem a crise financeira.

Além do auxílio estatal, doze países europeus pediram à Comissão Europeia no dia 29/04/2020 que suspenda a obrigação de as companhias aéreas devolverem à vista o dinheiro aos passageiros cujo voo foi cancelado pelo coronavírus, com o objetivo de apoiar o setor aéreo (CORREIO DO POVO, 2020). A suspensão dessa obrigação é outra medida possível para ajudar as companhias aéreas brasileiras.

A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA – International Air Transport Association) fez um apelo urgente aos governos para que usem os testes de Covid-19 em massa, com objetivo de reabrir fronteiras com segurança e restabelecer a conectividade global. Segundo a IATA, a reabertura das fronteiras com segurança e sem quarentena depende de uma abordagem internacionalmente acordada entre as companhias aéreas e os aeroportos,

seguindo rigidamente todos os regulamentos sanitários internacionais da organização mundial da saúde, para que haja um impulso de toda a economia, tornando peça chave na reestruturação da receita para todo o setor aéreo. Já para os governos locais, a IATA apela que seja fundamental o papel de proteger empregos e operações, não aumentar os níveis de dívidas e minimizar a inadimplência na dívida e as perdas de crédito (BENEVIDES, 2020).

Pode-se supor aqui, então, que se o governo brasileiro aceitar realizar os testes de Covid-19 em massa junto com o governo de outros países, conforme recomendado pela IATA, as fronteiras serão reabertas com segurança e ocorrerá a conectividade global. Isso porque os passageiros que realizarem os testes não terão que ficar em quarentena no país que desembarcar, incentivando o turismo, sendo mais uma das medidas eficazes que ajudará as companhias aéreas brasileiras a atravessar a crise financeira.

Em meio à crise financeira da aviação mundial, apenas quatro das trinta maiores companhias aéreas do mundo conseguiram ter lucro durante a pandemia do novo coronavírus, todas elas localizadas na Ásia. Apesar de serem focadas no transporte de passageiros, foi com as operações cargueiras que essas empresas conseguiram superar a crise. As empresas aéreas são: China Airlines, Korean Air, Asiana Airlines e Eva Airways (CASAGRANDE, 2020).

O sucesso dessas empresas se deve ao fato delas alterarem o foco no período de pandemia para o transporte de cargas, sendo beneficiadas por já terem uma frota considerável de aviões cargueiros, além de também adaptarem aeronaves de passageiros, em alguns casos até mesmo retirando os assentos da cabine. Apesar de não serem as únicas a adotar esse procedimento, tiveram a vantagem por estarem localizadas na Ásia, conseguiram fazer essa conversão de forma mais ágil, além de enfrentarem menos burocracia para conseguir autorização dos voos (CASAGRANDE, 2020).

No Brasil, apesar das companhias aéreas também estar apostando no transporte de carga, essa medida não foi suficiente para evitar o prejuízo financeiro. Então, se espelhando no sucesso dessas quatro empresas aéreas, as companhias aéreas brasileiras podem implantar medidas eficazes tais como: alterar o foco no período de pandemia para o transporte de cargas, realizando parcerias com empresas de aviões cargueiros; adaptar aeronaves de passageiros, retirando, por exemplo, os assentos da cabine e, solicitar à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) menos burocracia para conseguir autorização dos voos dessas aeronaves adaptadas.

## 5 CONCLUSÃO

Pretendeu-se neste trabalho atingir o seu objetivo principal, que foi o de verificar a possibilidade das empresas aéreas brasileiras adotarem as medidas eficazes das empresas aéreas estrangeiras frente à crise financeira decorrente da pandemia Covid-19.

Todas as normas nacionais e internacionais publicadas foram ou estão sendo utilizadas pelas empresas aéreas brasileiras com o objetivo de amenizar os prejuízos causados pela Covid-19.

As normas tratam de dilação do prazo de vencimento das tarifas de navegação aérea, durante o período de enfrentamento da pandemia da Covid-19, medidas trabalhistas para preservar o emprego e a renda, Benefício Emergencial pago com recursos da União, adiamento do pagamento das outorgas das concessões aeroportuárias para 18 de dezembro, reembolso do valor de passagem por cancelamento de voo por 12 meses, extinção da cobrança, a partir de 2021, do adicional de US\$ 18 que incide sobre a Tarifa de Embarque Internacional (TEI), utilização do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) como objeto e garantia de empréstimo, a ser celebrado até 31 de dezembro de 2020, aos detentores de concessão aeroportuária ou de concessão para a prestação de serviço regular de transporte aéreo e aos prestadores de serviço auxiliar ao transporte aéreo, desde que comprovem ter sofrido prejuízo decorrente da pandemia da Covid-19, pedidos de indenização em decorrência de falha na execução do contrato de transporte fica condicionada à demonstração da efetiva ocorrência do prejuízo e de sua extensão pelo passageiro ou pelo expedidor ou destinatário de carga, cessão de áreas militares para companhias aéreas estacionarem aviões sem uso durante as restrições de operação durante a pandemia causada pelo coronavírus, autorizando o uso especial de pátios sob administração militar, gratuitamente, às pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte aéreo público, durante o estado de calamidade e permissão para que as empresas de táxi-aéreo possam ofertar bilhetes aéreos para até 15 voos por semana e em aeronaves com até 19 assentos.

Apesar de não ser possível prever até quando vão durar os efeitos da pandemia, provavelmente outras normas nacionais e internacionais serão publicadas com o objetivo de apoiar o setor aéreo brasileiro.

Observou-se neste trabalho que as empresas aéreas brasileiras podem adotar algumas medidas eficazes das empresas aéreas estrangeiras, tais como: solicitar uma maior ajuda financeira estatal, solicitar a suspensão da obrigação de as companhias aéreas devolverem à vista o dinheiro aos passageiros cujo voo foi cancelado pelo coronavírus, solicitar ao governo

brasileiro para que use o teste da Covid-19 em massa, com objetivo de reabrir fronteiras com segurança e restabelecer a conectividade global, alterar o foco no período de pandemia para o transporte de cargas, realizando parcerias com empresas de aviões cargueiros; adaptar aeronaves de passageiros, retirando, por exemplo, os assentos da cabine e, solicitar à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) menos burocracia para conseguir autorização dos voos dessas aeronaves adaptadas.

Mas essas medidas tomadas isoladamente não surtirão efeitos. Toda e qualquer ação envolve, além das companhias aéreas, o entorno delas tais como a administração dos aeroportos, empresas terceirizadas, administração de fronteiras, etc.

Portanto, somente quando todos os setores envolvidos entrarem em comum acordo o Brasil e as empresas aéreas brasileiras poderão visualizar uma recuperação financeira, sendo que o prazo para isso acontecer ainda continua uma incógnita.

Conforme relatado, apesar do Brasil ter requisitos para se tornar referência na aviação, ainda existem obstáculos para que isso ocorra, tais como: escassez de companhias aéreas, falha na construção da malha aérea brasileira, questões burocráticas, instabilidade da moeda brasileira, variação diária do dólar e crises políticas que criam dificuldades para as empresas que queiram investir em setores produtivos como a aviação no Brasil.

Ter-se-ia que dizer ainda que esses obstáculos se tornaram maiores ainda em tempos de pandemia.

## REFERÊNCIAS

ANAC. **Institui o Programa de Avaliação Dimensional - Selo ANAC**. Resolução nº 135, de 9 de março de 2010. Disponível em: [https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2010/resolucao-no-135-de-09-03-2010/@@display-file/arquivo\\_norma/A2010-0135%20com%20anexo.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2010/resolucao-no-135-de-09-03-2010/@@display-file/arquivo_norma/A2010-0135%20com%20anexo.pdf). Acesso em: 11 out. 2020.

ANAC. **Mercado aéreo em 2019: maior número de passageiros transportados da série histórica**. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/noticias/2020/mercado-aereo-registra-maior-numero-de-passageiros-transportados-da-serie-historica>. Acesso em: 16 out. 2020.

ANAC. **Prorroga a validade de habilitações, certificados, autorizações, averbações, credenciamentos, treinamentos e exames**. Decisão nº 42, de 17 de março de 2020.

Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/Portaria/\\_Outros/Decis%C3%A3o%20n%C2%BA%2042-20-minfra-anac.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Portaria/_Outros/Decis%C3%A3o%20n%C2%BA%2042-20-minfra-anac.htm). Acesso em: 11 set. 2020.

ANAC. **Prorroga a validade de certificações de profissionais previstas no RBAC nº 110, RBAC nº 153 e na Resolução ANAC nº 279 e isenta a realização de reuniões ordinárias de Comissão de Segurança Aeroportuária (CSA), bem como estende o prazo para realização das atividades de controle de qualidade AVSEC por parte dos operadores previstas nos RBAC nº 107 e RBAC nº 108**. Decisão nº 43, de 17 de março de 2020.

Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/Portaria/decisao-43-minfra-anac.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Portaria/decisao-43-minfra-anac.htm). Acesso em: 11 set. 2020.

A TARDE. **GOL Atualização Mensal ao Investidor: Capacidade, Consumo de Caixa e Liquidez**. Disponível em: <http://atarde.uol.com.br/economia/pr-newswire/noticias/2138386-gol-atualizacao-mensal-ao-investidor-capacidade-consumo-de-caixa-e-liquidez>. Acesso em: 11 set. 2020.

BENEVIDES, Gabriel. **IATA oferece alternativa para reabertura de fronteiras em todo o mundo**. 2020. Disponível em: [https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/iata-aponta-testagem-em-massa-como-principal-aliada-na-recuperacao-da-aviacao\\_5854.html](https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/iata-aponta-testagem-em-massa-como-principal-aliada-na-recuperacao-da-aviacao_5854.html). Acesso em: 15 out. 2020.

BRASIL. Decreto nº 10.284, de 20 de março de 2020. **Dispõe sobre a dilação do prazo de vencimento das tarifas de navegação aérea, durante o período de enfrentamento da pandemia da covid-19**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Decreto/D10284.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2019-2022/2020/Decreto/D10284.htm). Acesso em: 11 set. 2020.

BRASIL. Decreto nº 10.422 de 13 de julho de 2020. **Prorroga os prazos para celebrar os acordos de redução proporcional de jornada e de salário e de suspensão temporária do contrato de trabalho e para efetuar o pagamento dos benefícios emergenciais de que trata a Lei nº 14.020, de 6 de julho de 2020**. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Decreto/D10422.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2019-2022/2020/Decreto/D10422.htm). Acesso em: 17 set. 2020.

BRASIL. Decreto nº 10.470, de 24 de agosto de 2020. **Prorroga os prazos para celebrar acordos de redução proporcional de jornada de trabalho e de salário e de suspensão temporária de contrato de trabalho e para efetuar o pagamento dos benefícios emergenciais de que trata a Lei nº 14.020, de 6 de julho de 2020.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Decreto/D10470.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2019-2022/2020/Decreto/D10470.htm). Acesso em: 17 set. 2020.

BRASIL. Lei 14.020, de 6 de julho de 2020. **Institui o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda; dispõe sobre medidas complementares para enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, de que trata a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020; altera as Leis nºs 8.213, de 24 de julho de 1991, 10.101, de 19 de dezembro de 2000, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 10.865, de 30 de abril de 2004, e 8.177, de 1º de março de 1991; e dá outras providências.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Lei/L14020.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L14020.htm). Acesso em: 09 set. 2020.

BRASIL. Lei nº 14.034, de 05 de agosto de 2020. **Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19; e altera as Leis nºs 7.565, de 19 de dezembro de 1986, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 12.462, de 4 de agosto de 2011, 13.319, de 25 de julho de 2016, 13.499, de 26 de outubro de 2017, e 9.825, de 23 de agosto de 1999.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/lei/L14034.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/L14034.htm). Acesso em: 09 set. 2020.

BRASIL. Lei nº 14.043, de 19 de agosto de 2020. **Institui o Programa Emergencial de Suporte a Empregos; altera as Leis nºs 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e 13.999, de 18 de maio de 2020; e dá outras providências.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/lei/L14043.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/L14043.htm). Acesso em: 18 set. 2020.

BRASIL. Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020. **Dispõe sobre medidas temporárias para enfrentamento da pandemia da Covid-19 no âmbito do setor portuário, sobre a cessão de pátios da administração pública e sobre o custeio das despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); e altera as Leis nºs 9.719, de 27 de novembro de 1998, 7.783, de 28 de junho de 1989, 12.815, de 5 de junho de 2013, 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e 10.233, de 5 de junho de 2001.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Lei/L14047.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L14047.htm). Acesso em: 18 set. 2020.

BRASIL. Medida Provisória nº 927, de 22 de março de 2020. **Dispõe sobre as medidas trabalhistas para enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus (covid-19), e dá outras providências.** Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/mpv/mpv927.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/mpv/mpv927.htm). Acesso em: 09 set. 2020.

BRASIL. Medida Provisória nº 936, de 1º de abril de 2020. **Institui o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda e dispõe sobre medidas trabalhistas complementares para enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus (covid-19), de que trata a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, e dá outras providências.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Mpv/mpv936.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2019-2022/2020/Mpv/mpv936.htm). Acesso em: 09 set. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Dispõe sobre a regulamentação e operacionalização do disposto no Decreto nº 10.284, de 20 de março de 2020, que estabelece a dilação do prazo de vencimento das Tarifas de Navegação Aérea, durante o período de enfrentamento da pandemia da COVID-19.** Portaria DIRENS nº 402/GC3, de 24 de março de 2020. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/portaria/prt/portaria%20n%c2%ba%20402-20-md-gc3.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/portaria/prt/portaria%20n%c2%ba%20402-20-md-gc3.htm). Acesso em: 11 set. 2020.

BRASIL. Ministério da Economia. **Disciplina hipótese de recontração nos casos de rescisão sem justa causa, durante o estado de calamidade pública de que trata o Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020. (Processo nº 19965.108664/2020-06).** Portaria nº 16.655, de 14 de julho de 2020. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/Portaria/PRT/Portaria-16655-20-ME.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Portaria/PRT/Portaria-16655-20-ME.htm). Acesso em: 17 set. 2020.

CASAGRANDE, Vinícius. **Das 30 maiores aéreas do mundo, apenas 4 tiveram lucro durante a crise.** Jornal digital UOL. 2020. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/todos-a-bordo/2020/09/28/carga-lucro-companhias-aereas-pandemia.htm>. Acesso em: 17 out. 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES. **Brasil está entre os cinco países com aviação civil mais segura do mundo.** Disponível em: <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/brasil-esta-entre-os-cinco-paises-com-aviacao-civil-mais-segura-do-mundo-cnt>. Acesso em: 24 out. 2020.

CORREIO DO POVO. **Estranguladas pela pandemia, companhias aéreas eliminam milhares de empregos.** Disponível em: <https://www.correiodopovo.com.br/not%c3%adcias/economia/estranguladas-pela-pandemia-companhias-a%c3%a9reas-eliminam-milhares-de-empregos-1.416696>. Acesso em: 15 out. 2020.

FAVARO, Cristian. **Com impacto da pandemia, Azul tem prejuízo de R\$ 2,9 bi no 2º trimestre.** Disponível em: <https://www.terra.com.br/noticias/coronavirus/com-impacto-da-pandemia-azul-tem-prejuizo-de-r-29-bi-no-2-trimestre,58dcbe064c19044708f3e4ca8ca5403e2jk57213.html>. Acesso em: 12 set. 2020.

FERREIRA, Carlos. **Latam adia investimento de US\$ 900 milhões e fala sobre diminuir de tamanho.** Disponível em: <https://www.aeroin.net/latam-adia-investimento-de-us-900-milhoes-e-fala-sobre-diminuir-de-tamanho/>. Acesso em: 17 out. 2020.

GOUVEIA, Volnei. **Pandemia, crise econômica e setor aéreo: voo turbulento e tentativa de pouso suave?** Disponível em: <https://www.redebrasilatual.com.br/blogs/blog-na-rede/2020/07/pandemia-crise-economica-setor-aereo-turbulencia/>. Acesso em: 08 set. 2020.

IATA. **2019 na aviação: um ano de mudanças no mercado.** Disponível em: <https://valordaaviacao.org.br/2019-na-aviacao-um-ano-de-mudancas-no-mercado/>. Acesso em: 17 out. 2020.

MARTINS, Carlos. **Veja as companhias aéreas que mais receberam ajuda de seus governos.** Disponível em: <https://www.aeroin.net/vejas-companhias-aereas-mais-receberam-ajuda-governo/>. Acesso em: 17 out. 2020.

MEIER, Ricardo. **Até julho, pandemia do coronavírus tem afetado mais a LATAM que GOL e AZUL.** Disponível em: <https://www.airway.com.br/ate-julho-pandemia-do-coronavirus-tem-afetado-mais-a-latam-que-gol-e-azul/>. Acesso em: 16 set. 2020.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Emitte recomendações e diretrizes sobre as medidas de segurança sanitária para combate ao novo coronavírus (Sars-CoV-2) nas operações de transporte aéreo.** Resolução nº 1, de 5 de junho de 2020. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-n-1-de-5-de-junho-de-2020-262484218>. Acesso em: 09 set. 2020.

MONITOR DO MERCADO. **No meio da crise, azul anuncia que vai pagar r\$ 123 milhões por empresa de táxi aéreo.** Disponível em: <https://monitordomercado.com.br/noticias/12150-no-meio-da-crise-azul-anuncia-que-vai-pa>. Acesso em: 18 out. 2020.

PICCOLLI, Bruno. **BRASIL, o país que há anos não decola sua aviação regional.** Disponível em: <http://noticom.com.br/brasil-o-pais-que-ha-anos-nao-decola-sua-aviacao-regional/>. Acesso em: 24 out. 2020.

PORTOGENTE. **Aviação contribui com 19 bilhões de dólares para o PIB brasileiro.** Disponível em: <https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/110205-aviacao-contribui-com-19-bilhoes-de-dolares-para-o-pib-brasileiro>. Acesso em: 24 out. 2020.

UOL. **Brasil tem a segunda maior frota de aviação agrícola do mundo.** Disponível em: [https://cultura.uol.com.br/noticias/12799\\_brasil-tem-a-segunda-maior-frota-de-aviacao-agricola-do-mundo.html](https://cultura.uol.com.br/noticias/12799_brasil-tem-a-segunda-maior-frota-de-aviacao-agricola-do-mundo.html). Acesso em: 17 out. 2020.