

Biblioteca  
**NextGen**  
TMA Brasil



Estudo  
de Caso  

---

2021

 **OceanAir**  
Linhas Aéreas

Biblioteca  
**NextGen**  
TMA Brasil

Estudo de Caso  
**Ocean Air**  
Linhas Aéreas

Mentores

Flávio Kezam Málaga  
Renata Martins Oliveira

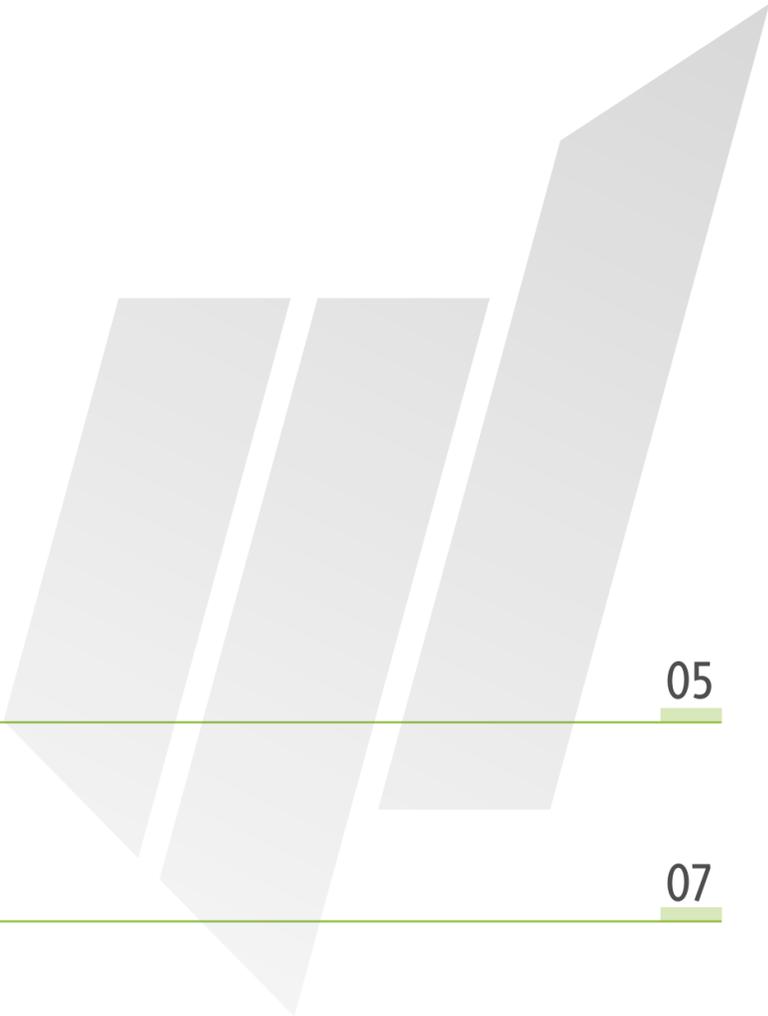
Autores

Gustavo Rosseto Mendes Batista  
Mariana Loeni Beserra  
Pâmela Otto Diedam  
Paulo Fernando de Gouvêa Junqueira  
Daniel Kops  
Rafael Ribeiro Gonçalves Miranda

Org. Rodrigo Crissiuma F. Ayabe  
Projeto gráfico e diagramação

**São Paulo**  
**2022**

---



# Sumário

## Capítulo 1

A Avianca e a OceanAir

05

## Capítulo 2

OceanAir

07

## Capítulo 3

O Panorama Jurídico para a Solução da Crise da OceanAir

09

## Capítulo 4

Recuperação Judicial

13

## Capítulo 5

Aprovação do PRJ

26

## Capítulo 6

Falência da OceanAir

35



# Introdução

Nas próximas páginas, apresentamos um estudo sobre o desenvolvimento do processo de recuperação judicial da OceanAir que, rapidamente, foi convolado em falência.

O turbulento cenário enfrentado em razão do acúmulo de índices negativos atrelados a ausência de ativos de titularidade de Companhia foram fatores determinantes para que seu processo de reestruturação não se concretizasse.

O forte litígio com alguns dos credores sujeitos ao processo de recuperação, com os Arrendadores das aeronaves que eram utilizadas pela Ocean Air e com os agentes públicos (leia-se; ANAC e CADE) elevou o nível das discussões jurídicas que foram apresentadas não apenas ao Juízo da Recuperação Judicial, como também a outras cortes.

Existiram discussões que vão desde o questionamento se os *slots* poderiam ser vendidos como meio de recuperação; se uma ou várias unidades produtivas isoladas (“UPIs”), contendo tais slots, seria mais adequada sob o aspecto concorrencial; até se a recuperação judicial poderia suspender os atos de reintegração de posse dos arrendadores, credores excluídos da recuperação judicial, seja pela Lei 11.101/2005 (“LRF”), seja pela Convenção da Cidade do Cabo, internalizada no ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto: 8.008 de 15 de maio de 2013.

Os meios de recuperação deste caso consistiram tanto na alienação de UPIs, quanto na concessão de financiamentos na modalidade de *DIP Financing*. Ou seja, mais um ponto que torna o caso interessante. Ao final, colecionando os principais pontos e embates travados neste processo de recuperação judicial, fica a dúvida sobre a efetividade do ordenamento jurídico nacional para solucionar a crise das empresas aéreas brasileiras.

# Capítulo 1

## A Avianca e a OceanAir

### Aerovías del Continente Americano S.A. Avianca x OceanAir Linhas Aéreas Ltda.

Desde o início do processo de recuperação da OceanAir, o público em geral muitas das vezes se referia à denominação Avianca Brasil quando pretendia falar da OceanAir, o que poderia dar a impressão de que se tratava de empresas do mesmo grupo econômico, o que não é verdadeiro.

A Aerovías del Continente Americano S.A. Avianca (“Avianca”) é uma companhia aérea colombiana, fundada em Barranquilla, nos anos 1919, com o nome de *Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo.*, por alemães e colombianos. Foi a primeira companhia aérea comercial das Américas e a segunda mais antiga em atividade no mundo. A Avianca faz parte do conglomerado *Avianca Group International Limited*, nova denominação de *Avianca Holdings S.A.*, que surgiu nos 2010 após a fusão da Avianca, da Colômbia e *TACA Airlines*, de *El Salvador*.

Por sua vez, a companhia OceanAir foi fundada somente nos anos 1998 pelos irmãos Efromovich, com o início de suas operações voltadas para táxi aéreo, na região de Macaé/RJ e de Campo dos Goytacazes/RJ. Portanto, trata-se de grupos distintos que tinham relações contratuais, entre elas, de uso da marca, o que acabou gerando tal equivocada percepção.

As histórias das empresas são distintas, os momentos de crise econômica são distintos; tal como as razões são distintas, o resultado dos processos de recuperação também foi distinto: a Avianca recentemente encerrou seu processo de *Chapter 11*, nos Estados Unidos da América, e continua operando, já a OceanAir teve sua recuperação judicial - que durou apenas 07 meses - convolada em falência em 03 de julho de 2019, pela justiça brasileira.

## Acordo de Uso da Marca

Em 2009, como forma de fortalecer a presença no mercado nacional a OceanAir assinou com a Avianca o denominado “Contrato de *licencia* de uso de marcas”, por meio do qual foi estabelecida a possibilidade de a empresa brasileira operar com a marca colombiana.

A partir de então, a OceanAir que passou a utilizar a logo, cores e identidade visual da empresa colombiana, surgiu a Avianca Brasil. Esta parceria empresarial, de respeitável sucesso, durou quase 10 anos.



Embora utilizando o nome comercial Avianca, o contrato firmado entre as empresas não acarretou a fusão das companhias, de modo que a Avianca Brasil operava separadamente da Avianca Colômbia.

# Capítulo 2

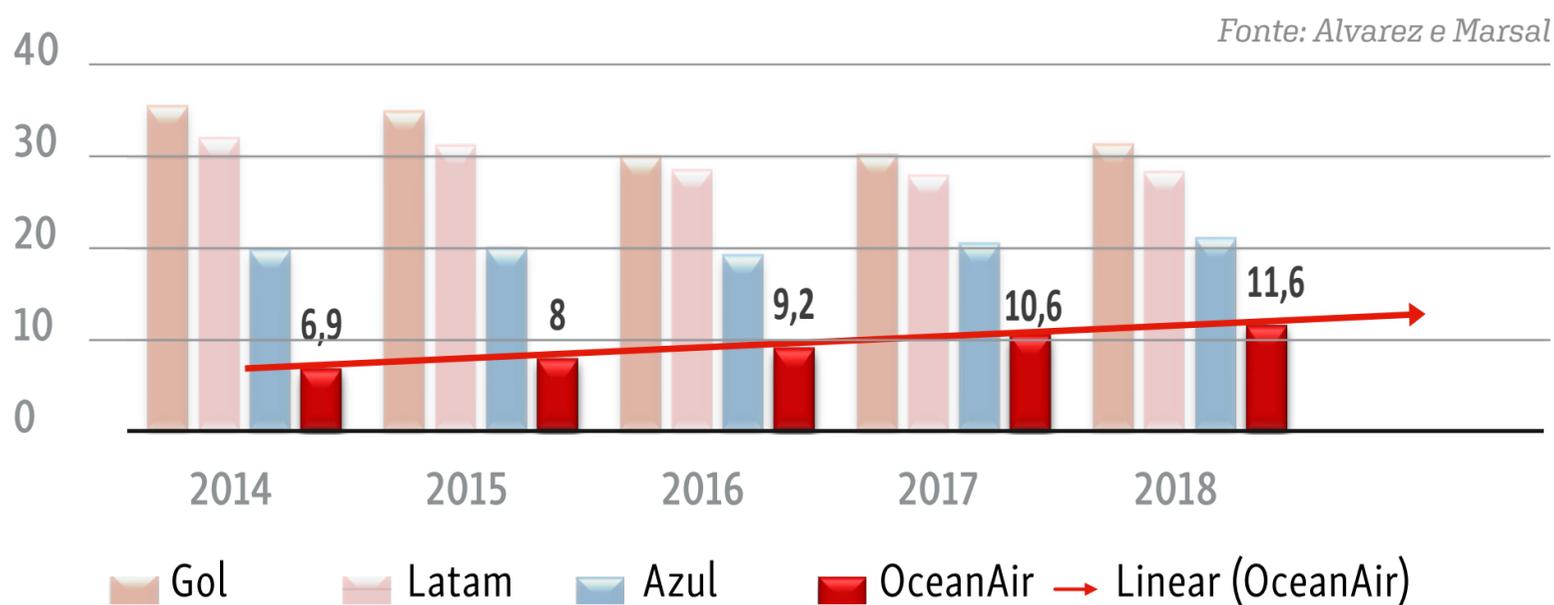
## OceanAir

### Contexto Econômico e Financeiro

Como visto, a OceanAir iniciou suas atividades em 1998. Desde então, a Companhia expandiu suas operações, sendo considerada um dos principais *players* do segmento no País em menos de dez anos de atuação. Conforme se observa na figura apresentada abaixo, a OceanAir figurava como a 4ª principal companhia aérea no Brasil nos anos que antecederam o início da Recuperação Judicial.

Apesar do ganho de *market share* entre os anos de 2014 e 2018, fatores como o enfraquecimento da moeda brasileira frente ao dólar e o aumento no preço dos combustíveis afetaram de forma significativa a sustentabilidade da operação. Aos poucos, a OceanAir entrava para a lista de companhias aéreas que não conseguiram se manter em atividade no Brasil.

### Milhões de Passageiros Transportados



## Declínio das Finanças

O deterioramento dos *financials* da OceanAir no período que antecedeu a Recuperação Judicial é notório. Dentre os principais aspectos, destacam-se:

- (i) a elevação desproporcional dos custos (impulsionado pelos fatores externos mencionados na página anterior)
- (ii) a elevação das despesas financeiras advindas dos contratos de leasing de aeronaves.

Estes aumentos aumentaram os prejuízos da Companhia e reduziram significativamente sua capacidade de geração de caixa da Companhia, o que, gradualmente, suprimiu com a liquidez da operação. Contabilmente, apurou-se resultado negativo em 4 dos últimos 5 anos que antecederam o pedido de Recuperação Judicial.

Os prejuízos acumulados superaram o capital próprio investido de forma que, em 31/12/2018, o Patrimônio Líquido negativo era de aproximadamente:

**R\$ 500 milhões.**

A deterioração financeira e o consequente inadimplemento junto aos arrendadores levou estes últimos a retomar as aeronaves, fato que pode ser considerado a "pá de cal" sobre a história da OceanAir.

|  | 2014             | 2015             | 2016             | 2017             | 2018             |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>(+) Receita Líquida</b>                     | 2.184.924        | 2.622.295        | 2.955.366        | 3.522.517        | 3.694.322        |
| <b>(-) Custos dos Serviços Prestados</b>       | (1.877.010)      | (2.136.854)      | (2.403.063)      | (3.008.947)      | (3.517.756)      |
| <b>(=) Lucro Bruto</b>                         | 307.914          | 485.441          | 552.303          | 513.570          | 176.566          |
| (-) Despesas de Vendas                         | (150.627)        | (143.096)        | (185.686)        | (272.590)        | (322.517)        |
| (-) Despesas Administrativas                   | (104.530)        | (235.439)        | (212.764)        | (249.545)        | (231.112)        |
| (-) Outras Despesas                            | (2.712)          | 20.443           | 13.328           | (17.761)         | (9.433)          |
| <b>(-) Despesas Operacionais</b>               | <b>(257.869)</b> | <b>(358.092)</b> | <b>(385.122)</b> | <b>(539.896)</b> | <b>(563.062)</b> |
| <b>(=) Resultado Operacional</b>               | <b>50.045</b>    | <b>127.349</b>   | <b>167.181</b>   | <b>(26.326)</b>  | <b>(386.496)</b> |
| (+) Receitas Financeiras                       | 45.587           | 208.440          | 204.169          | 169.130          | 399.570          |
| (-) Despesas Financeiras                       | (187.217)        | (348.196)        | (435.234)        | (347.752)        | (462.789)        |
| <b>(=) Resultado Financeiro</b>                | <b>(141.630)</b> | <b>(139.756)</b> | <b>(231.065)</b> | <b>(178.622)</b> | <b>(63.219)</b>  |
| <b>(=) Lucro (Prejuízo) antes dos Impostos</b> | <b>(91.585)</b>  | <b>(12.407)</b>  | <b>(63.884)</b>  | <b>(204.948)</b> | <b>(449.715)</b> |
| (+/-) IR e CSLL                                | 76.807           | -                | (7.519)          | 246.533          | -                |
| <b>(=) Lucro (Prejuízo)</b>                    | <b>(14.778)</b>  | <b>(12.407)</b>  | <b>(71.403)</b>  | <b>41.585</b>    | <b>(449.715)</b> |

# Capítulo 3

## Panorama Jurídico

### Solução da Crise da OceanAir

A crise empresarial é, no mais das vezes, uma crise de liquidez. Ainda que o ativo do empresário seja superior ao seu passivo – e que, portanto, a situação clássica de insolvência não se configure –, a liquidez estressada tende a ser o principal elemento desestabilizador da atividade empresarial: fornecedores suspendem os contratos, credores titulares de garantia executem os bens dados em garantia, colaboradores cruzam os braços, para pouco falar. E vimos, no capítulo anterior, que a OceanAir não fugiu à regra e se via pressionada pelos compromissos de curto prazo em razão, precisamente, de uma baixa liquidez.

Atento a essa dinâmica da crise, o legislador colocou à disposição do empresário devedor, por meio da LRF, dois instrumentos que visam à repactuação do passivo e à sua adequação ao fluxo de caixa da empresa: a recuperação extrajudicial e a recuperação judicial.

**Ao presente caso, interessa a recuperação judicial, que tem dois principais vetores:**

- (i) a suspensão das ações e execuções contra o devedor (stay period) pelo prazo legal (ao que se cumula a vedação a que o credor fiduciário, executa bens de capital essenciais à atividade do devedor durante tal período), com o que se amortece o impacto da crise de liquidez no curto prazo (art. 6º, c.c. Art. 49, §3º, e art. da LRF),
- (ii) e a novação compulsória das obrigações do devedor pelo plano mesmo contra minoria resistente de credores (art. 59 da LRF).

Além disso, o devedor que optar pela recuperação judicial poderá contar ainda com um terceiro mecanismo de impulsionamento, qual seja uma estrutura jurídica que viabiliza a importante obtenção de novos recursos, em geral impossibilitada pela insegurança jurídica que a sua crise projeta no mercado. Com efeito, a recuperação judicial confere meios para que o devedor possa tanto alienar seus ativos sem o risco de ineficácia e livres de ônus e de forma a que o adquirente fique protegido contra sucessão nas dívidas do alienante (o que tende a aumentar o número de interessados e o valor do ativo a ser vendido) quanto onerar tais ativos com condições especiais de proteção ao destinatário da garantia, de modo que o empresário em crise possa obter financiamentos que, do contrário – dada a desconfiança do mercado em relação à sua capacidade de pagamento – não lhe seriam concedidos ou, se o fossem, seriam a alto preço.

Mas a questão que naturalmente se impõe, porém, é: por que temos testemunhado um reiterado insucesso de casos de recuperação judicial de companhias aéreas no Brasil (e.g., Varig, Transbrasil, VASP) se o instrumento da recuperação judicial parece, apesar de suas limitações, funcionar bem para empresas de outros setores? A resposta a essa pergunta passa pela compreensão da estrutura de capital das companhias aéreas em geral e da OceanAir em especial.

## A estrutura de Capital Inerente à Atividade da Aviação Comercial

Dados da ANAC indicam que a margem de lucro das companhias aéreas raramente supera 2%. Se considerarmos:

- (i) o notório histórico brasileiro de médias de inflação superiores a 2%;
- (ii) as crises recessivas recorrentes;
- (iii) a alta suscetibilidade das companhias aéreas a fatores exógenos, notadamente às variações de câmbio (que impactam 60% do custo fixo das companhias aéreas) e ao preço internacional do petróleo, teremos de concluir que uma companhia aérea que atue no mercado brasileiro precisa dispor de flexibilidade para redimensionar o seu negócio com agilidade.

Naturalmente, essa flexibilidade é impossível de se atingir se o capital da companhia estiver investido em aeronaves comerciais, que têm um preço unitário mínimo médio de US\$ 80 milhões. Não é por acaso, portanto, que, em níveis globais, as aeronaves arrendadas respondam por ao menos 60% das frotas das companhias aéreas (no caso da OceanAir, 100% da frota na atuação brasileira, era arrendada). O modelo de arrendamento evita a imobilização de capital expressivo e assim assegura, na medida do possível, a flexibilidade de que as companhias aéreas precisam. Mas essa mesma estrutura de capital, que parece ser a mais adequada no, e para o, funcionamento regular da companhia aérea, revela-se a mais indesejável caso esta companhia aérea necessite fazer uso da recuperação judicial.

### **A Inocuidade do Processo de Recuperação Judicial Vis-à-Vis à Estrutura de Capital, Inerente à Atividade da Aviação Comercial, ou seja, um Problema para a OceanAir**

Na introdução a este capítulo, vimos que a recuperação judicial está centrada, essencialmente na concessão de fôlego (*stay period*) ao devedor face às cobranças e excussões de garantia que se acumulam ou ameaçam se acumular no curto prazo, na repactuação de seu passivo de forma a fazê-lo caber no seu fluxo de caixa projetado e na viabilização de uma estrutura jurídica que permita a obtenção de recursos novos mediante alienação ou oneração de ativos em condições especiais. Entretanto, esses remédios, se mostram ineficazes para debelar a crise de uma companhia aérea que arrende a maior parte, ou a integralidade, de sua frota.

Primeiro, e mais evidentemente, porque uma empresa que se dedica à aviação comercial naturalmente teria por ativos mais relevantes para fins de alienação ou oneração para obtenção de novos financiamentos as próprias aeronaves. Se as aeronaves pertencem a terceiros, a alternativa da alienação ou oneração de ativos para obtenção de dinheiro novo fica inviabilizada, uma vez que é pouco provável que a alienação ou oneração de alguns hangares, galpões e computadores possam dar conta da injeção de recursos necessárias.

Mas, segundo e talvez principalmente, porque, ao contrário do que se poderia instintivamente esperar, o *stay period* e a novação operada pelo plano de recuperação judicial não são oponíveis aos arrendadores de aeronaves.

Isso pois, no espírito da Convenção da Cidade do Cabo, de 2001 (ratificada pelo Brasil em 2013), o art. 199 da LRF e seus §§ 1º e 2º estabelecem que, 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. Assim, se os credores proprietários fiduciários de bens de capital essenciais à atividade empresarial de qualquer devedor não poderão lhe retirar tais bens durante o *stay period* muito embora não se sujeitem à recuperação judicial (art. 49, §3º, da LRF), esse não é o caso dos arrendadores, que, a princípio, poderão retomar suas aeronaves a qualquer tempo caso os arrendatários em recuperação judicial estejam inadimplentes.

Ademais, os créditos dos arrendadores não se submeterão aos efeitos da recuperação judicial. Isto é, tais credores não se sujeitarão à novação compulsória de um plano de recuperação judicial que visa exatamente enquadrar o passivo da companhia aérea no seu fluxo de caixa. E, não raro, os arrendadores são os principais credores das companhias aéreas. No caso da OceanAir, aproximadamente 40% do seu passivo total estava concentrado nas mãos dos arrendadores.

A OceanAir, assim, via-se numa situação inusitada do tipo dilema de prisioneiro: o único instrumento jurídico contencioso disponível para a solução da sua crise era a recuperação judicial, mas o recurso a esse instrumento poderia, simultaneamente, inviabilizar por completo a sua atividade uma vez que evidentemente instaria os arrendadores a iniciarem a retomada da frota da companhia (alguns deles, inclusive, já o estavam fazendo antes mesmo do ajuizamento).

Sabemos de antemão que a OceanAir optou, mesmo assim, por ajuizar pedido de recuperação judicial. E veremos agora como a companhia tentou driblar o risco natural de sua opção.

# Capítulo 4

## Recuperação Judicial

### Ajuizamento e Contexto

Face todo o contexto econômico e jurídico retratado, a utilização de medidas para a reestruturação econômico-financeira da OceanAir se fazia, cada vez mais, necessária. Do contrário, a paralisação das atividades poderia ocorrer tão logo fossem retomadas todas as aeronaves pelos Arrendadores.

Nesse sentido, o pedido de recuperação judicial da OceanAir e de sua holding, AVB Holding S.A. (« AVB ») (em conjunto, « Recuperandas ») foi distribuído perante a 1ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais do Foro Central Cível da Comarca de São Paulo/SP (« Juízo da Recuperação Judicial ») em 10/12/2018, às vésperas, portanto, de importantes feriados para o contexto do transporte aéreo, tais como o Natal (25/12) e o Réveillon (31/12).

O risco de um colapso no setor aéreo se justificava, de modo que as Recuperandas trataram de endereçar a referida preocupação em sua petição inicial. Naquele momento, milhares de consumidores já haviam adquirido as suas respectivas passagens com a expectativa de que teriam seus voos garantidos. O drama, do ponto de vista consumerista, era latente.

### Tutela de Urgência

Como tentativa de obstar o processo de retomada das aeronaves que, àquele momento, encontrava-se extremamente adiantado face o ajuizamento de diversas Ações Possessórias pelos Arrendadores, a OceanAir e a AVB se socorrem a um pedido de tutela de urgência, perante o Juízo da Recuperação Judicial, para suspensão das ordens de reintegração de posse e prática de atos administrativos pela Agência Nacional de Aviação Civil («ANAC »).

Tal qual mencionado, o art. 49, § 3º da LRF trata expressamente a respeito da não submissão do crédito proveniente do arrendamento mercantil aos efeitos da Recuperação Judicial. Por consequência lógica, portanto, o *stay period* – por si só – não seria suficiente para impedir a retomada dos aviões.

A liminar requerida teve por fundamento a mitigação do art. 199, § 1º da LRF, o qual é taxativo quanto a vedação do estabelecimento do período de suspensão no âmbito de arrendamento das aeronaves.

## Suspensão e Designação de Audiência

O Juízo da Recuperação Judicial, amparado pelo princípio da preservação da empresa, corroborou com a mitigação do art. 199 da LRF. Por óbvio, contudo, a suspensão das ordens de reintegração não poderia ser feita *ad eternum*, tendo sido consignado – em decisão proferida em 13/12/2018:

–A preservação do efeito suspensivo até a realização de audiência entre as Recuperandas e os Arrendadores em 14/01/2019.

A vigência da liminar – embora tenha dado fôlego às Recuperandas – contribuiu para o aumento da animosidade com os Arrendadores, que já ensaiavam a interposição de recursos perante o Tribunal de Justiça de São Paulo (« TJSP») para tentativa de reforma do *decisum*.

## Deferimento do Processamento

Na mesma data em que concedida a liminar às Recuperandas, o Juízo da Recuperação Judicial houve por bem deferir o processamento da Recuperação Judicial.

## Panorama Geral

As Recuperandas ingressaram com o seu pedido de Recuperação Judicial tendo relevante endividamento de natureza trabalhista e com fornecedores e instituições financeiras.

Por ocasião da apresentação da relação de credores, a OceanAir identificou um passivo trabalhista na casa dos R\$ 06 milhões de reais. Com fornecedores e instituições financeiras, o valor devido superava os R\$ 340 milhões de reais. Para além do endividamento em reais, existiam diversos contratos internacionais inadimplidos, de modo que relevante parcela do passivo também era devida em moeda estrangeira. A AVB, por sua vez, detinha uma única dívida com uma seguradora, na casa de R\$ 670 milhões de reais.

Todavia, ressalta-se que relevante parcela do passivo não estava sujeita aos efeitos da recuperação judicial. As dívidas com os Arrendadores (aproximadamente R\$680 milhões) e fiscal (aproximadamente R\$ 135 milhões) demonstravam que o pretendido soerguimento econômico-financeiro também necessitava de uma composição específica com os credores não listados.

## Necessidade de Dinheiro Novo

Desde o início da Recuperação Judicial, as Recuperandas trouxeram ao conhecimento do Juízo da Recuperação Judicial os desequilíbrios em seu fluxo de caixa, diante de tal fato, foram apresentados pedidos de antecipação de recebíveis de cartão de crédito e liberação de relevante constrição (aproximadamente R\$ 16 milhões) em ação individual movida por credor sujeito à Recuperação Judicial. Havia então a necessidade de celebração de contratos de financiamento DIP, desde os primórdios da Recuperação Judicial, tendo sido posteriormente endereçada no Plano de Recuperação Judicial («PRJ») das Recuperandas

## Legitimidade da Holding

A Questão afeta o processamento da Recuperação Judicial e diz respeito à legitimidade da AVB. Diversos credores questionaram tal fato tão logo o processamento foi deferido, para que houvesse o entendimento, da forma como a questão seria detalhadamente abordada.

## Consequências da Audiência

Reunidos em 14/01/2019, Recuperandas e Arrendadores chegaram a um consenso quanto a manutenção da ordem de suspensão dos atos de reintegração de posse até 04/02/2019, quando então deveria ser apresentado o PRJ.

Destaca-se que a complexidade subordinada à Recuperação Judicial em comento fez surgir a necessidade de apresentação de um PRJ em menos de 60 dias, o que está longe de ser praxe no âmbito dos procedimentos recuperacionais espalhados pelo país.

Havia uma tentativa de saída negociada com os Arrendadores, muito embora os valores decorrentes de seus contatos não se sujeitassem, como dito, aos efeitos da recuperação judicial.

Em 04/02/2019 as Recuperandas apresentam sua primeira versão do PRJ e, na oportunidade, protestam pela designação de Assembleia Geral de Credores («AGC») para 29/03/2019 e 01/04/2019.

## O Primeiro PRJ

Ainda pouco maduro, o PRJ das Recuperandas já previa importantes medidas de reestruturação, tais como a constituição de UPIs e a obtenção de financiamento na casa dos US\$ 75 milhões, desta forma, os credores sujeitos à Recuperação Judicial seriam pagos com os recursos obtidos com a alienação da UPI, denominada *Life Air* (que será abordada adiante).

No que diz respeito à tentativa de solução do passivo com os Arrendadores, as Recuperandas previram a possibilidade de que aqueles que estivessem interessados na subscrição de debêntures, realizassem a integralização mediante a renúncia dos valores devidos pela OceanAir decorrente dos respectivos contratos de Arrendamento relativos ao mês de 02/2019.

Com a apresentação da 1ª versão do PRJ, as Recuperandas obtiveram decisão favorável do Juízo da Recuperação Judicial para manutenção da suspensão das ordens de reintegração de posse até a AGC. A vigência da liminar, contudo, estava condicionada ao pagamento dos valores correntes dos contratos de arrendamento.

## Panorama Pré-AGC

As características próprias da Recuperação Judicial da OceanAir e da AVB indicam que o procedimento esteve – quase sempre – envolto à uma litigiosidade excessiva.

Os problemas com os Arrendadores foram, por várias vezes, trazidos ao conhecimento do Juízo da Recuperação Judicial e do TJSP. Às vésperas da AGC, 08 (oito) Arrendadores já haviam apresentado os competentes recursos com vistas à rediscussão da manutenção da ordem de suspensão da reintegração de posse das aeronaves.

A ANAC, outro ente importante no contexto da Recuperação Judicial, também compareceu aos autos visando a prática de atos administrativos perante a OceanAir.

As Recuperandas, contudo, deixaram de atender ao relevante compromisso de adimplemento das parcelas correntes com os Arrendadores, o que foi noticiado em 12/03/2019. Diante desse cenário, não demorou muito para que fossem deferidas liminares pleiteadas, em Agravos de Instrumento, para retomada das Ações Possessórias.

## A Questão com a Azul

No contexto da necessidade de obtenção de dinheiro novo, a Azul manifestou interesse na aquisição da UPI *Life Air*, que, como mencionado anteriormente, teve sua constituição prevista desde o primeiro PRJ apresentado pela Recuperanda. A partir desse interesse, em 08/03/2019, a Azul e a OceanAir assinaram carta de intenções por meio da qual a Azul formalizou proposta para aquisição do ativo representado pela UPI *Life Air* (« Carta de Intenções »).

Em paralelo a isso, a Recuperanda e a Azul negociavam também os termos do contrato para emissão das ações da SPE *Life Air*, a qual foi constituída justamente para formação dessa UPI de interesse da Azul. Então, em 13/03/2019, alguns dias após a assinatura da Carta de Intenções, foi celebrado o Contrato de Empréstimo entre Azul e OceanAir, por meio do qual a Azul concedeu à Recuperanda DIP *Financing* de R\$ 31.646.107,80, recurso que foi efetivamente utilizado para a manutenção das atividades empresariais da Recuperanda.

Segundo o negociado, esse valor de empréstimo poderia ser utilizado como parte do pagamento do preço pela aquisição da UPI *Life Air*, quando a Azul submetesse sua proposta de compra no leilão do referido ativo.

Toda essa negociação, desde a assinatura da Carta de Intenções até a concessão do DIP *Financing* restou contemplada no segundo PRJ apresentado pela OceanAir em 16/03/2019. Nessa segunda versão do PRJ, além da possibilidade de utilização dos valores relativos ao DIP *Financing* concedido pela Azul como parte do pagamento pela aquisição da UPI *Life Air*, o empréstimo teria, então, prioridade de pagamento sobre quaisquer outras dívidas e obrigações que a OceanAir detinha perante outros credores.

Além disso, deveria ser pago com o produto da venda da própria UPI *Life Air* ou com o produto da venda de eventuais outras UPIs constituídas, ou ainda com o produto da venda de outros ativos que fossem relevantes no contexto da Recuperação Judicial.

Diante desse contexto, é possível verificar, portanto, que o segundo PRJ apresentado nos autos elencava condições favoráveis e casadas com os interesses da Azul e com os interesses comerciais e financeiros das Recuperandas, justamente pela negociação anterior que havia sido estabelecida entre essas partes. Em consonância com esses objetivos é que o Contrato de Empréstimo assinado entre elas serviria como lance no leilão estabelecido para alienação da UPI *Life Air*, estando a Azul desde logo habilitada para a participação no procedimento de venda do ativo em questão e possuindo ainda prerrogativas do primeiro proponente.

Destaca-se que toda a negociação em *stalking horse* realizada entre Azul e OceanAir foi implementada visando garantir à Azul, a preferência pretendida para aquisição da UPI *Life Air*. Para tanto, foram adotados e previstos mecanismos como o de *right to top*, por meio da qual a Azul poderia cobrir eventual proposta de outro *player*, e o de *break—up fee*, que se trata da previsão e estipulação de uma multa para caso o ativo fosse arrematado por outro *player* que não a Azul.

Contudo, sob as legítimas justificativas da necessidade de exploração de melhores condições de mercado, de tornar a Recuperação Judicial mais atrativa e o procedimento para obtenção de novos recursos mais competitivo, a OceanAir negociou com outros *players* do mercado, o que culminou na apresentação de uma nova e terceira versão do PRJ.

Dentre essas negociações, importante citar o acordo realizado entre Elliot e Gol, e entre Elliot e Latam. A Elliot, sendo a maior credora da Recuperação Judicial e tendo um papel significativo na AGC, firmou esses acordos com a Gol e a Latam visando incluí-las no processo competitivo de alienação de ativos da Recuperanda. Para tanto, Gol e Latam se comprometeram a conceder empréstimos à OceanAir e a ofertar o valor mínimo de US\$ 70.000.00000 (setenta milhões de dólares), por pelo menos uma das UPIs previstas no PRJ.

Na terceira versão apresentada do PRJ, devido às negociações estabelecidas com os outros *players*, foi extinta a previsão de constituição da UPI *Life Air*, que até então era de interesse e foi negociada previamente com a Azul e, em substituição, foi implementada a previsão de constituição de 07 (sete) novas UPIs.

Diante dessa alteração, a Azul se insurgiu nos autos para protestar contra as mudanças e requereu que a votação do PRJ na terceira versão não fosse realizada até que fosse apresentada toda a documentação relativa à negociação estabelecida com os outros *players*. Porém, o Juízo da Recuperação Judicial entendeu que a terceira versão do PRJ não trazia prejuízos à Azul, apesar de ir contra os interesses individuais desta.

Segundo o entendimento do Juízo da Recuperação Judicial, a terceira versão do PRJ fomentava a concorrência e não prejudicava o processo competitivo, até porque a Azul continuaria a ter o pagamento prioritário do DIP *Financing* que havia concedido à OceanAir e ainda deteria a prerrogativa de participação do leilão de todas as UPIs.

A seguir, para um melhor entendimento, se faz necessário elucidar previsões e condições, que foram previstas na terceira versão do PRJ.

## PRJ Aprovado

- Como mencionado, dois dias antes da realização da 2ª convocação da AGC, especificamente em 3/04/ 2019, as Recuperandas apresentaram PRJ prevendo a constituição e alienação de 07 (sete) UPIs, com o objetivo de aumentar a competitividade pela aquisição das UPIs. Toda a estrutura do PRJ estava atrelada à venda das UPIs e à obtenção de dinheiro novo.
- As Recuperandas já haviam obtido os Empréstimos DIPs Azul e o Empréstimo DIP Elliot, para satisfação de despesas ordinárias essenciais para a continuidade de suas atividades. No entanto, a nova versão do PRJ previa os compromissos de concessão de novos DIPs, mediante a aprovação do PRJ em AGC, independentes de homologação.
- Diante disso, conforme o PRJ, a Gol e a Latam, individualmente, se obrigaram a oferecer à OceanAir empréstimo DIP prioritário (“Empréstimo DIP Prioritário”) no valor total em reais correspondente a US\$ 08 milhões, sendo o primeiro deles no valor em reais correspondente a US\$ 05 milhões, a ser disponibilizado até 09/04/2019, e o segundo no valor em reais correspondente a US\$ 03 milhões, a ser disponibilizado até o dia 16/04/2019. Os novos empréstimos que seriam concedidos pela Gol e pela Latam seriam utilizados para pagamento de despesas correntes das Recuperandas.
- Além da previsão de concessão de novos empréstimos, o PRJ previa que as Recuperandas deveriam obrigatoriamente constituir as 07 (sete) sociedades de propósito específico (« SPEs ») para compor as 07 (sete) UPIs, que seriam alienadas individualmente ou em blocos, sem sucessão ao adquirente.

## Composição das UPIs

A UPI Programa Amigo seria composta por:

- (i) membros e banco de dados do Programa Amigo;
- (ii) contratos relacionados;
- (iii) ativos relacionados ao Programa Amigos;
- (iv) por pontos vendidos a parceiros do programa até 03/04/2019 e quaisquer pontos que fossem acumulados por membros do programa e membros individuais nos termos das regras do programa, bem como as passagens aéreas emitidas com pontos e ainda não utilizadas.



As demais UPIs (UPI A, UPI B, UPI C, UPI D, UPI E e UPI F) seriam compostas pelos *slots*, ou seja, por todos os registros e autorizações de voos e os direitos de uso dos horários de chegadas e partidas para pouso e decolagem em aeroportos coordenados, de forma a permitir a continuidade no histórico de voos da OceanAir nos respectivos aeroportos. Além disso:

- (i) o Certificado de Operador Aéreo – « COA » aprovado pela ANAC;
- (ii) o direito temporário de uso gratuito da marca registrada Avianca Brasil desde o início de suas atividades até o prazo de 180 (cento e oitenta) dias após a data da transferência das respectivas ações aos respectivos adquirentes, prorrogável por mais 180 (cento e oitenta) dias, integrariam as UPIs.

Por fim, o vencedor do leilão da respectiva UPI, poderia selecionar quais contratos de trabalho deveriam ser rescindidos pela OcenAir, de modo que os empregados selecionados deveriam ser contratados pela SPE UPI, mediante um novo contrato de trabalho.

O PRJ previa a realização de leilão por lances orais, para aquisição de qualquer UPI ou bloco de UPIs, observados os termos e condições do PRJ e Edital, incluindo:

- (i) a aquisição de 100% das ações da respectiva SPE UPI;
- (ii) o preço mínimo, exceto nas hipóteses de alienação individual das UPIs C, D, E, F e da UPI Programa Amigo;
- (iii) pagamento à vista.

Mediante a aprovação do PRJ, não seriam impostas aos vencedores do leilão das UPIs quaisquer penalidades e multas (break-up fee). Também não seriam aplicáveis ao procedimento de leilão disposições que confeririam a qualquer licitante o direito de igualar a melhor oferta apresentada por outro licitante (right to top).

O PRJ e o edital de alienação das UPIs previam que a UPI A, a UPI B, a UPI F e a UPI Programa Amigo seriam objeto de leilões individuais, ao passo que UPI C, a UPI D e a UPI E, seriam primeiramente, leiloadas em blocos, tendo como preço mínimo para alienação do bloco, o valor em reais correspondente a US\$ 70 milhões.

Caso não houvessem lances para aquisição do bloco pelo preço mínimo estabelecido, a UPI C, a UPI D e a UPI E, seriam alienadas separadamente, em leilões individuais e independentes, sem preço mínimo.

Em razão dos DIPs concedidos, a Azul, Gol e Latam ficaram dispensadas do processo de qualificação para o leilão e se comprometeram a apresentar lances mínimos no valor de USD 70 milhões para as UPIs A e B.

O PRJ previa que, após a reestruturação e alienação das UPIs, a OceanAir continuaria a operar com 16 (dezesesseis) autorizações de voos e direitos de uso dos horários de chegadas e partidas para pouso e decolagem em aeroportos coordenados.

Durante o período de transição entre o leilão das UPIs e o fechamento da alienação, a OceanAir celebraria todos os documentos necessários com as SPEs UPIs, incluindo um contrato de *wet lease* e um contrato operacional, a valores de mercado, com relação a todas as aeronaves necessárias para operar integralmente e voar em todos os horários de chegadas e partidas, transferidos para as SPEs UPIs, bem como providenciaria todo suporte necessário para manter suas atividades até a data de fechamento da alienação.

Caso fossem necessários investimentos para a continuidade da operação da OceanAir, estes poderiam ser feitos pelo vencedor do respectivo leilão, mediante celebração de mútuo com a respectiva SPE UPI. Decerto, como mencionado, a OceanAir não possuía aeronaves para operar e manter suas atividades. Portanto, a OceanAir precisaria manter os contratos de arrendamento, para poder operar nos horários de chegadas e partidas remanescentes.

## Forma de pagamento dos credores

A ordem de prioridade de pagamento estabelecida pelo PRJ curiosamente previa a mesma ordem de prioridade estabelecida no artigo 84 da LRF. Nesse sentido, o preço de aquisição das UPIs seria obrigatoriamente utilizado para pagamento das dívidas e obrigações das Recuperandas, observando, necessariamente, a seguinte ordem de prioridade:

- Pagamento de todos os Empréstimos DIP Prioritários concedidos por quaisquer terceiros a qualquer das Recuperandas (primeiros US\$ 44 milhões disponibilizados até a data do leilão; e primeiros US\$ 26 milhões disponibilizados após o leilão até a data de transferência da primeira SPE ao adquirente);
- Pagamento, de forma pro rata entre si, dos custos posteriores à data do pedido de recuperação judicial relacionados à Recuperação Judicial, tais como, os honorários da Administradora Judicial e dos assessores das Recuperandas até o limite total agregado de R\$ 8.5 milhões;
- Pagamento, de forma pro rata entre si, das obrigações trabalhistas posteriores à data do pedido de recuperação judicial (inclusive decorrentes de rescisões trabalhistas posteriores à data do pedido, incluindo aquelas rescisões realizadas pelo vencedor do leilão da respectiva UPI) até o limite total agregado de US\$ 17 milhões.

## O Pagamento dos Créditos Sujeitos à Recuperação Judicial, ocorreria na seguinte Ordem e Forma:

1. Pagamento dos Créditos Trabalhistas, até o limite de 150 salários-mínimos por Credor Trabalhista;
2. Pagamento dos Créditos com Garantia Real, Créditos Quirografários e Créditos ME e EPP até o limite de R\$ 10 mil;
3. Pagamento, de forma pro rata entre si, do saldo dos Créditos com Garantia Real detidos pelos Credores com Garantia Real após o pagamento feito na forma do item (ii) anterior até o limite máximo de US\$ 70 milhões;
4. Pagamento, de forma pro rata entre si, do saldo remanescente após pagamento dos Credores Trabalhistas, Credores com Garantia Real, Credores Quirografários e Credores ME e EPP;
5. Pagamento, de forma pro rata entre si, do saldo residual dos créditos mencionados nos itens (i), (ii) e (iii).

## Manifestação do CADE

Em 05/04/2019, data da realização da 2ª convocação da AGC, o Departamento de Estudos Econômicos (« DEE ») do CADE apresentou a nota técnica nº 4/2019/DEE/CADE. Nessa oportunidade, o próprio DEE ressaltou que não buscava vincular o CADE com a análise, pois se tratava apenas de nota técnica e não um parecer final sobre a alienação das UPIs.

O DEE fez um estudo da concentração de mercado considerando os cenários em que a Azul, a Gol e a Latam assumissem os horários de pouso e decolagem que integram as UPIs. Após a análise do PRJ apresentado pelas Recuperandas, o DEE concluiu que:

- A solução que geraria menor preocupação do ponto de vista concorrencial para a concretização do PRJ seria um novo *player* assumir a operação das UPIs, já que, em tal hipótese, não haveria mudança do nível de concentração do setor;
- A Gol e a Latam já apresentavam participações de mercado elevadas nas principais rotas em que a OceanAir atuava; e
- O cenário de aquisição das UPIs pela Azul apresentava um nível de preocupação concorrencial menor do que no cenário com a Latam ou a Gol.

Conforme será explicado adiante, apesar da inviabilidade do PRJ, uma vez que os slots que integravam as UPIs não eram ativos da OceanAir, mas direitos concedidos pela ANAC, bem como as Recuperandas não tinham aeronaves para manter suas operações, o PRJ foi aprovado em AGC e homologado pelo Juízo da Recuperação Judicial.

# Capítulo 5

## Aprovação do PRJ

### AGC e Homologação

Após toda a negociação feita com os credores, demais companhias aéreas e a forte interferência de agentes públicos, a OceanAir levou o PRJ à votação em AGC. Contudo, embora no polo ativo da recuperação judicial estivessem presentes duas empresas, em razão da existência da liminar do recurso de Agravo de Instrumento n. 2017605-61.2019.8.26.0000, o Juízo da Recuperação Judicial, em 21/03/ 2019, determinou que o computo dos votos dos credores em AGC fosse realizado em dois cenários: (i) cômputo dos votos dos credores da AVB e da OceanAir e (ii) somente cômputo dos votos da OceanAir.

Em AGC, mesmo com os dois cenários, o PRJ levado a votação foi aprovado pela maioria dos credores nos dois cenários determinados pelo Juízo da Recuperação Judicial:

| Classe     | Cenário I – AVB e OceanAir             | Cenário II – OceanAir                   |
|------------|--|---|
| Classe I   | 75% dos credores                       | 75% dos credores                        |
| Classe II  | 100% credores e créditos               | n/a                                     |
| Classe III | 75,% dos credores e 80,8% dos créditos | 75,7% dos credores e 94,3% dos créditos |
| Classe IV  | 89,7% dos credores                     | 89,7% dos credores                      |

## Cumprimento do PRJ Aprovado e Homologado

Ante a aprovação do PRJ nos dois cenários determinados pelo Juízo da Recuperação Judicial, em 12/04/2019, foi proferida decisão homologatória e concedendo a recuperação judicial.

No regular curso dos processos de reestruturação, logo após homologação da aprovação do PRJ, as empresas devedoras iniciam, além dos primeiros pagamentos, todas as ações necessárias para implementar as medidas de reestruturação de sua atividade.

Logo na sequência da aprovação do PRJ da OceanAir, a empresa conseguiu captar investimentos de mais de R\$ 17 milhões, através de DIPs da Gol, e pouco mais de R\$ 29 milhões da LATAM.

Em contrapartida, além dos recursos que foram interpostos, por credores, contra a homologação do PRJ – como veremos na sequência – a Azul ingressou nos autos apresentando ao Juízo da Recuperação Judicial uma manifestação na qual se opôs ao PRJ aprovado e apresentou nova proposta.

Em linhas gerais, a Azul defendia que o PRJ como estava desenhado não seria factível e não poderia reestruturar a companhia. Defendeu, então, a criação de uma Nova UPI composta por alguns dos *slots* das demais UPIs já existentes e que seria avaliado com valor mínimo de US\$ 145 milhões.

Sem efetiva análise da proposta apresentada pela Azul, em 28/05/2019, o Juízo da Recuperação Judicial afastou a possibilidade de criação de uma Nova UPI galgado, principalmente, na impropriedade da via eleita, tendo em vista que a sua manifestação deveria ter sido apresentada durante a realização da AGC ou, então, mediante recurso de agravo de instrumento.

Em paralelo a aprovação do PRJ, alguns dos credores da OceanAir manifestavam sua preocupação com a situação que se amoldava. Embora a companhia obtivesse a concessão de sua recuperação, alguns desafios impediam que a OceanAir alcançasse a efetividade da sua reestruturação.

Prova disto, foram as diversas manifestações apresentadas pela Fraport AG – Frankfurt Airport *Services Worldwide*, consórcio responsável pela operação dos aeroportos internacionais Salgado Filho de Porto Alegre e Pinto Martins de Fortaleza, que argumentava a falta de repasses da OceanAir das taxas de embarque. Na sua visão, a dívida da companhia ultrapassava o montante de R\$ 10 milhões e originou, inclusive, medidas judiciais para bloqueio online de contas.

Já a ANAC que de perto acompanhou todo o trâmite do processo de recuperação judicial da OceanAir, após a homologação do PRJ apresentou concisa manifestação com considerações técnicas sobre o PRJ e o modo de cumprimento. Como é de conhecimento, o PRJ da OceanAir foi estruturado, em síntese, na arrecadação de caixa com a comercialização dos seus slots, mas o principal empecilho para a sua concretização decorria da discussão, jurídica e administrativa, sobre a titularidade destes ativos e possibilidade de suas transferências.

Em razão destes fatores, aquilo que parecia ser o início de um próspero caminho de reestruturação da companhia, em verdade, manteve o turbulento cenário que a OceanAir enfrentava.

### Novo Stay Period?

- Como se sabe, após o deferimento da recuperação judicial, é concedida a empresa devedora o chamado stay period que, em regra, finda-se com a realização da AGC e consequente votação do plano.
- Contudo, considerando que a OceanAir acumulava diversas execuções individuais que, atingindo seu defasado patrimônio, dificultaram ainda mais sua reorganização, bem como em razão dos recursos de agravo de instrumento que foram apresentados contra a decisão que homologou o
- PRJ e concedeu a recuperação judicial, a companhia requereu uma nova suspensão das ações e execuções para conseguir um fôlego maior para operacionalizar as medidas de reestruturação. Entretanto, a questão não foi concretizada.

## Agravo de Instrumento da Swissport

Como dito, após a homologação da aprovação do PRJ, alguns credores foram contrários à concessão da recuperação judicial da OceanAir. Ao todo, foram apresentados 11 recursos de agravo de instrumento que, em síntese, discordavam do modo pelo qual seus créditos seriam pagos.

Neste aspecto, merece destaque o recurso de agravo de instrumento nº 2095938-27.2019.8.26.0000, interposto pela Swissport Brasil Ltda. Contra a decisão de homologação da aprovação do PRJ. Diferentemente do que pode ser visto nos demais recursos, a empresa apresentou argumentação acerca da inexecutabilidade do PRJ, visto a completa inexistência de ativos e inviabilidade dos acordos que foram feitos pela OceanAir. Assim, defendeu a necessidade de apresentação de um novo PRJ:

8. **Mas isso vai funcionar?** Um dos problemas do Plano é que os *slots* nos aeroportos são concessões públicas e não simplesmente ativos que podem ser simplesmente transferidos pela Avianca, ao seu bel-prazer, para um conjunto de SPEs – como aliás, apontado, pela ANAC na petição de fls. 34.820/35.747<sup>4</sup>. Pelo contrário, a legislação aplicável à concessão e uso dos *slots* proíbe a sua transferência a terceiros, a qualquer título.

Trecho do agravo de instrumento da Swissport

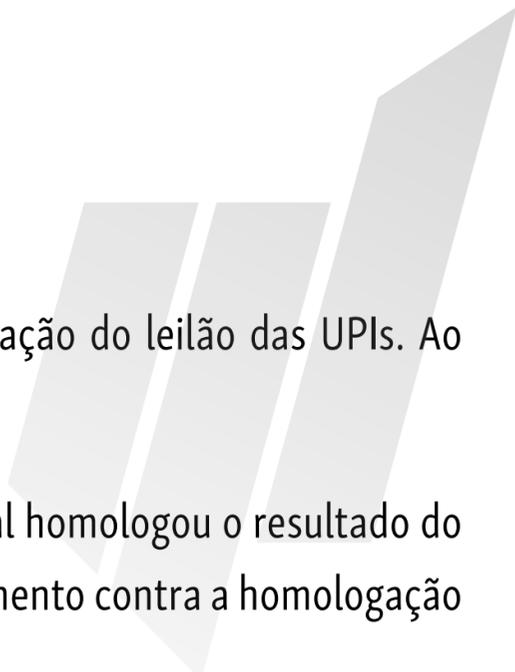
Não bastasse a singular argumentação, o trâmite deste recurso foi um dos fatores mais importantes que contribuíram e culminaram na falência da OceanAir. Senão vejamos:

02/05/2019

Recurso que questionou a exequibilidade do PRJ, com o requerimento de suspensão liminar das medidas de implementação do PRJ, inclusive leilão das UPIs e declaração de nulidade da proposta, com a determinação de apresentação de um novo PRJ e nova AGC.

06/05/2019

Liminar concedida pelo TJSP, pela qual foram obstados os efeitos da decisão que homologou a aprovação do PRJ da OceanAir e determinou a suspensão da realização dos leilões das UPIs, conforme aprovado pelos credores em AGC.

- 
- 07/05/2019** Embora a existência da sobredita liminar, ocorreu a realização do leilão das UPIs. Ao todo, foram obtidos mais de US\$ 140 milhões.
- 15/08/2019** Dada a existência da liminar, o Juízo da Recuperação Judicial homologou o resultado do leilão, condicionando-o ao resultado dos agravos de instrumento contra a homologação da aprovação do PRJ.
- 10/09/2019** A 2ª Câmara Reservada de Direito Empresarial do TJSP, por maioria, nega provimento ao recurso sob o argumento de impossibilidade de análise dos aspectos econômicos do PRJ aprovado, pelos credores, em AGC.

## O Acórdão do Agravo da Swissport

Em sede de julgamento, o recurso da Swissport teve aplicada a regra do art. 942 do Código de Processo Civil, tendo em vista que a votação não foi unânime. Para os Des. Vencedores, de fato, o poder judiciário não pode adentrar nas questões econômicas do PRJ, de modo que caberia, tão somente, a análise de eventuais ilegalidades, acompanhando a doutrina e jurisprudência dominante.

Por sua vez, o argumento utilizado pelos "Des. Vencidos.", que apresentaram declaração de voto pelo provimento do recurso para declarar a falência da Companhia, diz respeito a inexecutabilidade do PRJ. Em síntese, a falta de previsões claras para o início dos pagamentos, bem como a falta de clareza na forma de rateio aos credores e utilização dos slots – que estavam sub judice –, foram os principais pontos indicados para sustentar a impossibilidade de manutenção da decisão recorrida. Em detida análise, também, foi compreendido a existência de conflito de interesses por parte dos principais credores com o PRJ e falta de transparência nas negociações.

Além disso, houve ainda a declaração dos motivos pelos quais deveria ser convolado o processo de recuperação judicial em falência e não oportunizar a apresentação de uma nova versão do PRJ:

Mesmo diante de todos os esforços, a recuperanda apresentou um plano de recuperação inexecutável e ilegal. Neste julgamento constatou-se compra de votos, vício de vontade em relação à deliberação assemblear, mitigação de dispositivos legais, tudo amparado fundamentalmente na alienação de ativos que não fazem parte do patrimônio livre e desembaraçado da recuperanda.

Ora, apresentar plano com as características do apresentado pela recuperanda corresponde à não apresentação de plano algum.

Trecho da Declaração do Voto do Des. Ricardo Negrão

## Dificuldades e Barreiras para o Soerguimento da OceanAir

Neste ínterim, não bastasse a insegurança jurídica que permeava a recuperação judicial, outras decisões sobre seus bens e direitos foram proferidas por juízes fora do processo Recuperacional. Ademais, como resultado da discussão jurídica-administrativa sobre os slots, a ANAC decidiu por determinar a suspensão das atividades da OceanAir, bem como indicar a redistribuição de todos os slots que a Companhia utilizara em seu PRJ.

Não poderia ser mais desastroso o cenário: o principal ativo da Companhia e o principal pilar do seu PRJ havia sido excluído da recuperação judicial por meio de uma decisão de um agente público.

Diante destes fatos, a Companhia socorreu-se do Juízo da Recuperação Judicial argumentando a necessidade de sobrestar os atos praticados pela ANAC invocando a sedimentada jurisprudência acerca da competência do juízo universal para deliberar sobre todos e bens da empresa em recuperação judicial.

**28/06/2019** | Juízo da Recuperação Judicial proferiu decisão impedindo a ANAC de redistribuir os slots que eram utilizados pela OceanAir, objeto dos leilões das UPIs do PRJ.

**03/07/2019** | ANAC e a Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S/A interuseram recurso de agravo de instrumento contra a decisão do Juízo da Recuperação Judicial.

**03/07/2019**

Interposição  
dos recursos

→ **04/07/2019**

Liminar proferida nos autos do Agravo de Instrumento nº 2146368-80.2019.8.26.0000 interposto pela ANA

→ **12/07/2019**

Liminar proferida nos autos do Agravo de Instrumento nº 2146198-11.2019.8.26.0000 interposto pela Concessionária do Aeroporto de Guarulhos S.A.

Embora o Juízo da Recuperação Judicial tenha apresentado precisa argumentação privilegiando os ativos que faziam parte do PRJ, quando da análise preliminar dos recursos interpostos, o Des. Ricardo Negrão proferiu decisão por meio do qual concedeu o efeito suspensivo pleiteado pelos recorrentes a fim de que a ANAC pudesse exercer integralmente suas atribuições em relação à redistribuição dos slots.

Em alusão ao julgamento de recurso de agravo de instrumento interposto logo no início do processamento da recuperação judicial, o Des. Relator enfatizou a decisão unânime proferida no sentido de que seria impossível impor ao agente público ordem legal para permitir o cumprimento do PRJ:

Ou seja, impedir que a ANAC proceda às medidas administrativas que lhe compete, implica prejuízos à imagem da segurança jurídica de contratos aeronáuticos no País e a terceiros, cuja proteção é assegurada no ordenamento.

Assim, descabe impor vedação à atribuição legal da agência reguladora para permitir suposta continuidade de empresa aérea específica, sob pena de comprometer a credibilidade do País no cenário mundial.

Trecho do acórdão do Agravo de Instrumento nº 2031168 - 25.2019.8.26.0000

## Suspensão de Liminar e de Sentença

Em mais uma tentativa de prevalecer as disposições do seu PRJ, a OceanAir recorreu ao Superior Tribunal de Justiça (“STJ”) apresentando pedido de Suspensão de Liminar e de Sentença, autuado sob nº 2.545/SP, requerendo a efetiva suspensão da liminar concedida pelo TJSP nos autos do agravo de instrumento da ANAC.

A Companhia argumentou a necessidade de se manter na posse dos *slots* e que este seria o principal ativo para recuperação da empresa e sua saúde financeira. Defendeu que, sem este ativo, os leilões das UPIs não aconteceriam e, com isso, não haveria como obter todos os recursos necessários ao cumprimento do PRJ homologado. Discorreu sobre a ilegalidade do procedimento administrativo de retomada dos *slots* e a possibilidade de utilização deste ativo no processo de reestruturação.

Em 05/07/2019, a Min. Maria Thereza de Assis Moura, Vice-presidente no exercício da Presidência do STJ, indeferiu o efeito suspensivo pleiteado pela

Companhia, sob o argumento de que a medida utilizada causaria interferência indevida nas questões que deveriam ser solucionadas nas instâncias ordinárias e em vias processuais próprias. Mesmo interpondo recurso contra esta decisão, o posicionamento foi mantido:

AGRAVO INTERNO NA SUSPENSÃO DE LIMINAR E DE SENTENÇA. RECUPERAÇÃO JUDICIAL DE COMPANHIA AÉREA. RETOMADA DOS SLOTS PELA ANAC. NÃO DEMONSTRAÇÃO DE GRAVE LESÃO À ORDEM E À ECONOMIA PÚBLICAS. COMPLEXAS QUESTÕES DE MÉRITO DECIDIDAS PELAS INSTÂNCIAS ORDINÁRIAS. (...)

2. O instituto da suspensão de liminar e de sentença, por não ser sucedâneo recursal, é inadequado para a apreciação do mérito da controvérsia.

3. Agravo interno desprovido.

(STJ. AgInt na SLS n. 2.545. Relator Ministro João Otávio de Noronha; j. em 20/11/2019)

Em primeiro grau, a situação não era diferente. Mesmo com as decisões que eram proferidas pelo Juízo da Recuperação Judicial, após a homologação do PRJ, para concretizar as medidas de reestruturação da Companhia, a Administradora Judicial desde o final de 2019 apresentou preocupação com as questões inerentes à viabilidade do PRJ homologado:

“Não se trata aqui de avaliar a viabilidade econômica da proposta de soerguimento da Recuperanda, o que foi inicialmente apreciado no início da recuperação judicial, em um cenário muito distante do que agora se apresenta. Trata-se de considerar as atuais condições objetivas de exequibilidade do PRJ por fatos ocorridos após à deliberação assemblear, e as consequências do efetivo descumprimento de obrigações, sem as quais a recuperação judicial não pode se desenvolver de forma regular.”

Relatório da Administradora Judicial em novembro/2019:

Em 2020, às vésperas do decreto falimentar da Companhia, a Administradora Judicial enfatizou que o processo de recuperação judicial da OceanAir, embora tivessem sido implementadas algumas medidas estratégicas, não teria outro caminho senão a convolação em falência:

“Diante do acima exposto, a Administradora Judicial reitera integralmente sua manifestação anterior, ratificando o entendimento de que não vislumbra qualquer possibilidade de prosseguimento da recuperação judicial e de que, nesse cenário, não resta alternativa senão a convolação em falência; e, por fim, reitera os pedidos formulados na parte final daquele petição (fls. 53.121/53.126) para viabilizar a condução do processo falimentar”.

Administradora Judicial em junho/2020

# Capítulo 6

## Falência da OceanAir

### Convolação da recuperação judicial

Como visto, todo o processo recuperacional trilhado pela OceanAir foi permeado de inúmeras questões que, por vezes, dificultaram a consecução do seu PRJ homologado. Questões administrativas com a ANAC frente a titularidade e redistribuição dos *slots*, a posição dos arrendadores das aeronaves que era utilizadas pela Companhia, bem como a inexistência de atividade operacional foram os principais fatores para que o PRJ estruturado para a recuperação da OceanAir fracassasse.

Amargando as derrotas decorrentes dos recursos interpostos por credores, que cancelaram a possibilidade de a ANAC redistribuir o principal ativo utilizado no PRJ, em julho de 2019, a Companhia apresentou manifestação ao Juízo da Recuperação Judicial confessando a impossibilidade de prosseguir com o processo recuperacional:

25. Por fim, Exa., como já é público e notório, o fato é que a Oceanair atualmente já devolveu a totalidade das aeronaves que utilizava em suas operações, não possui mais nenhuma receita e tampouco fluxo de caixa, tendo desligado quase a totalidade de seus funcionários e deixado a operação de voos, com redução quase total de suas atividades, o que a impõe formular o presente pedido de convolação da recuperação judicial em falência, conforme deliberado em Assembléia Geral Extraordinária da companhia **(doc. 3)**.

Trecho da manifestação da OceanAir, fls. 62.302/62.310

03/07/2019

Após a manifestação da própria recuperanda que informou a inexistência de atividade para sua reestruturação e indicou os diversos fatores que contribuíram para o cenário falimentar, em 03/07/ 2019, o Juízo da Recuperação Judicial analisou a crítica situação da OceanAir invocando o contemporâneo relatório apresentado pela Administradora judicial e a própria manifestação da Companhia para, então, reconhecer a necessidade de convolação do processo em falência:

Confessada a inexecutabilidade do plano de recuperação homologado, à míngua de qualquer atividade empresarial por parte da recuperanda, conforme constatado pelo administrador judicial e reconhecido pela própria empresa em seu pedido de autofalência, desnecessárias considerações outras sobre as razões que conduziram a este cenário.

Posto isso, **DECRETO**, hoje, às 17:35hs, a falência da empresa **OCEANAIR LINHAS AÉREAS S/A**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 02.575.829/0001-48.

Trecho da sentença de quebra da OceanAir – fls. fls. 63320/63227

A Companhia não apresentou recurso contra a decisão que decretou sua falência e, desde então, iniciou-se o trâmite legal para a arrecadação de ativos e contabilização dos valores devidos pela Massa Falida da OceanAir.

## Composição do Ativo da Massa Falida e Quadro de Credores

Iniciado o trâmite falimentar, logo de início foram indicados quais os ativos que já haviam sido arrecadados para a composição do montante responsável para o pagamento dos credores. Ao todo, mais de R\$ 150 milhões foram contabilizados, dentre depósitos judiciais em processos trabalhistas, ativos tangíveis e acordos.

Em relação aos credores, a Administradora Judicial indicou a presença de mais de 13.500 credores sujeitos ao processo falimentar da OceanAir que somam mais de R\$ 3 bilhões:

| Créditos Concursais – art. 83 da Lei 11.101/2005 |                             |
|--|-----------------------------|
| Trabalhistas até 150 salários mínimos            | R\$ 14.367.714,21           |
| Garantia real até o valor do bem gravado         | R\$ 65.104,35               |
| Tributários                                      | R\$ 332.137.294,13          |
| Privilégio Especial                              | R\$ 16.520.836,97           |
| Quirografário                                    | R\$ 3.409.391.582,32        |
| Multas contratuais e penas pecuniárias           | R\$ 2.284.388,36            |
| Créditos Subordinados                            | R\$ 73.686.122,27           |
| <b>Total Geral dos Créditos Concursais</b>       | <b>R\$ 3.848.453.043,11</b> |

## Conclusão

A OceanAir buscou diversas maneiras de driblar a crise econômico-financeira que assolava a sua atividade. Entretanto, além das questões mercadológicas, os entraves jurídicos-administrativos foram peças-chave para impossibilitar o soerguimento da companhia e finalização do processo de recuperação.

Seja em razão das peculiaridades deste processo recuperacional, dada a inexistência de ativos de titularidade da empresa devedora, seja pelas disposições da LRF, certo é de que o processo da OceanAir possuiu uma grande riqueza de discussões jurídicas que invariavelmente nortearão as próximas reestruturações de companhias aéreas.

Como visto ao longo deste estudo, embora recentemente alterada, a LRF ainda não possui todos os mecanismos capazes de fortalecer reestruturação das empresas aéreas.

Juntamente com a ausência, ou baixa existência, de ativos de efetiva titularidade da empresa devedora, a posição dos credores extraconcursais, detentores de garantias sobre ativos essenciais para a atividade empresarial – aviões – pode colocar em xeque qualquer proposta de pagamento dos créditos concursais.

Deste modo, considerando as peculiaridades de um processo de recuperação judicial, bem como as características que envolvem os ativos das companhias aéreas, o que temos hoje é um seleto grupo de companhias nacionais que efetivamente superaram a suas crises e retomaram suas atividades.



---

Esta é uma Publicação da



Todos os direitos reservados.

---

Este artigo é resultado do projeto do Comitê NextGen, à partir de estudos de casos relevantes de recuperação e reestruturação de empresas. Os autores foram as equipes de jovens talentos, que desenvolveram a pesquisa sob mentoria de experientes profissionais que são referências em suas áreas de atuação.

Esta é uma iniciativa da TMA Brasil, com a finalidade de fomentar estudos dirigidos com análises críticas, afim de capacitar e estimular profissionais à aplicação das boas práticas de mercado, na área de *Turnaround*.

---



Brasil



Biblioteca  
***NextGen***  
TMA Brasil

