

**EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA 1ª VARA DE FALÊNCIAS E
RECUPERAÇÕES JUDICIAIS DO FORO CENTRAL DA COMARCA DE
SÃO PAULO/SP**

Autos nº 1125658-81.2018.8.26.0100

**OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A. e AVB
HOLDING S.A.**, nos autos de sua Recuperação Judicial, vêm, por seus
advogados, em atenção à r. decisão de fl. 35.800, expor e requerer o quanto segue.

1. Por meio da manifestação de fl. 34.820/35.747, a ANAC requereu esclarecimentos acerca da comercialização de passagens aéreas realizadas pelas Recuperandas, bem como se manifestou sobre aspectos técnicos e regulatórios relativos à constituição das unidades produtivas isoladas previstas no Plano de Recuperação Judicial.

2. Por meio da presente petição, a Avianca se manifesta sobre as alegações apresentadas pela ANAC, bem como requer a intervenção judicial para possibilitar a constituição das UPIs A, B, C, D, E e F, tal como previstas no plano de recuperação judicial aprovado (fls. 33.433/33.486).

CANCELAMENTO DE VOOS E COMERCIALIZAÇÃO DE PASSAGENS AÉREAS

3. Inicialmente, as Recuperandas esclarecem que, conforme já comunicado diretamente à ANAC, vêm realizando reduções gradativas de capacidade e ajustando sua malha aérea, para adequá-las às devoluções de aeronaves realizadas considerando, sempre, o menor impacto possível aos seus passageiros.

4. Esclarecem as Recuperandas, ainda, que interromperam as vendas de passagens aéreas referentes aos voos impactados, mantendo, entretanto, o registro de referidos voos nos sistemas da ANAC, com a finalidade de permitir alterações na programação de voos, se necessário. Importante destacar que o exercício de análise e eventual adequação da malha aérea é realizado diariamente pelas equipes técnicas das Recuperandas, considerando sempre a frota atual e sua possível redução.

5. Com efeito, com as reprogramações de malha realizadas até o momento, as Recuperandas têm honrado os contratos de transporte firmados com os passageiros, disponibilizando aos consumidores com reservas adquiridas por voos impactados (cancelados ou reprogramados) todas as opções estabelecidas pela Resolução ANAC nº 400/2016.

6. Assim, prestados os esclarecimentos necessários, as Recuperandas consignam que já realizaram a adequação das suas rotas e

interromperam a comercialização de passagens aéreas dos voos impactados pelas ordens de reintegração de posse.

CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS E REGULATÓRIAS SOBRE O PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

7. A ANAC também fez diversas considerações técnicas e regulatórias sobre o Plano de Recuperação Judicial das Recuperandas, principalmente no tocante à constituição e alienação das Unidades Produtivas Isoladas (UPIs), em especial com relação aos requisitos estabelecidos pelo RBAC119, aplicado às empresas que pretendem obter Certificado de Operador Aéreo – COA como operador 121 (operações regulares domésticas e de bandeira), bem como com relação à transferência de horários de chegada e partida às unidades produtivas.

8. A seguir, as Recuperandas comentam cada uma dessas questões.

DIREITOS DE USO DOS HORÁRIOS DE CHEGADAS E PARTIDAS

Os *slots* e regras de alocação

9. A Agência Reguladora sugere que parte dos direitos de uso dos horários de chegadas e partidas (*slots*) atribuídos às UPIs não deveriam ter sido considerados como das Recuperandas, vez que estas não obtiveram o

histórico necessário para sua manutenção, conforme estabelece a Resolução 338/2014.

10. Com efeito, em aeroportos “coordenados”¹, como são aqueles relacionados nas UPIs, a ANAC desempenha o papel de coordenador responsável pela alocação de *slots*, que tem como objetivo reger o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível.

11. As Recuperandas esclarecem, desde logo, que os mencionados *slots*² não integram o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária, nos termos do disposto no art. 31, Res. ANAC 338/2014³.

12. Desta forma, para adquirir o direito de uso temporário da infraestrutura aeroportuária, é necessário participar do processo de coordenação e alocação de *slots*, que possui três etapas⁴. A empresa aérea pode

¹ Aeroporto coordenado, nos termos do art. 2º, da Resolução 338/2014, da ANAC, é o aeroporto cujo nível de saturação comprometa qualquer um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), seja em determinadas horas do dia, ou dias da semana, ou períodos do ano, bem como em outras hipóteses previstas na referida Resolução, ou que tenha sido declarado como tal pela ANAC.

² *Slot*, nos termos do inciso XX, do artigo 2º, da Resolução 338/2014, da ANAC, é o horário de chegada e de partida alocado para o movimento de uma aeronave numa data específica, em um aeroporto coordenado, sendo que, para efeitos de planejamento, considera-se o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizando-se pelo calço e descalço, respectivamente.

³ O slot não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo ou do operador aéreo e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária, sendo vedada a sua comercialização ou cessão, gratuita ou onerosa.

⁴ As três etapas são: i) publicação do calendário de atividades; ii) primeira etapa de coordenação, que por sua vez, se subdivide nas seguintes fases: a) divulgação da lista de histórico de slots (SHL); b) validação da lista de histórico de slots (AHD); c) submissão inicial (ISD); d) alocação inicial (SAL); e) conferência internacional de slots (SC); f) data limite para devolução de slots (SDR); g) conferência nacional de slots (SCB); e h) definição da base de

perder os *slots* ou a série de *slots* durante a etapa de coordenação⁵, ou pode não obter o histórico de *slots* para a próxima temporada equivalente⁶, caso opere abaixo do mínimo da meta de regularidade.

13. As “temporadas” são períodos de coordenação, alocação e operação de *slots*. Há duas temporadas por ano, verão (*Summer* – S) e inverno (*Winter* – W), referentes às estações do ano no hemisfério norte. Nesses termos, temporadas equivalentes se referem a duas temporadas de verão consecutivas ou duas temporadas de inverno consecutivas, enquanto que temporadas subsequentes se referem à continuação de diferentes temporadas, sejam verão e inverno do mesmo ano, ou inverno de um ano e verão do próximo.

14. A sanção, em caso de operação abaixo do mínimo da meta de regularidade, é a perda dos *slots*, ou das séries de *slots*. Neste sentido, o índice de regularidade da série de *slots* é calculado por meio da divisão do número de *slots* utilizados pelo número de *slots* alocados na base de referência⁷.

Alocação de slots conforme temporadas integralmente voadas

15. A temporada atual servirá de base para a análise da alocação de *slots* nos aeroportos coordenados e de interesse na temporada S20, quando a ANAC verificaria que, em razão da drástica redução de sua frota, as

referência (BDR); iii) segunda etapa de coordenação e; iv) terceira etapa de coordenação, nos termos do artigo 11, da Resolução.

⁵ Artigo 44, inciso I, da Resolução 338/2014.

⁶ Artigo 43, inciso I, da Resolução 338/2014.

⁷ Artigo 39 da Resolução 338/2014.

Recuperandas não obteriam o histórico durante a temporada S19 e, consequentemente, não manteriam a posse dos *slots* alocados nas UPIs.

16. Nesse contexto, as Recuperandas precisam que, para a análise da possibilidade de manutenção e cessão da relação de *slots* indicada para cada UPI no Plano, seja considerado o cumprimento dos requisitos de pontualidade e regularidade na temporada equivalente anterior (verão de 2018 – S18 – e inverno de 2018 – W18), integralmente voadas pela Oceanair. Não seria razoável considerar a temporada atual para permitir a transferência e manutenção dos *slots*, visto que, em razão do exposto, não será possível calcular o índice de regularidade da operação.

17. Excelência, o principal ativo de uma companhia aérea é o direito histórico de uso de slots em aeroportos coordenados, obtido e mantido em razão da sua capacidade de prestar serviços que promovam a manutenção da regularidade e pontualidade de seus voos e, por consequência, a conservação de referidos *slots*, o que, ressalta-se, vem sendo piamente realizado pelas Recuperandas há anos, razão pela qual detêm os direitos históricos de uso dos mencionados *slots*.

18. Os *slots* atualmente operados pela Oceanair foram a ela alocados com base em temporadas integralmente voadas, havendo que ser esta a premissa para a alocação do referido direito a cada uma das UPIs.

19. É fato notório a crise enfrentada pelas Recuperandas, razão pela qual muito provavelmente não conseguirão manter a operação acima

da meta de regularidade como era de costume, até a efetiva transferência das UPIs. Seria então inviável basear a alocação de *slots* às UPIs pelo critério de regularidade dessa temporada completa.

20. Assim, para fins de definição do histórico de *slots* que constituirão as UPIs, é imprescindível que sejam considerados os *slots* que refletem a temporada equivalente anterior.

Transferência permanente dos *slots* independentemente da janela de transferências

21. Partindo-se da premissa que isso será feito, e considerando que as UPIs fazem parte do grupo econômico da Oceanair, seria possível a constituição das UPIs na forma prevista no Plano de Recuperação Judicial, já que é expressamente admitido pelo art. 31, §1º, da Resolução 338/2014⁸ a cessão gratuita de *slots* às sociedades do mesmo grupo.

22. Ocorre que para concretização da comercialização das UPIs como ativos das Recuperandas, seria necessário garantir que não se aplicaria ao caso o disposto no art. 31, §2º, da Resolução 338/2014⁹, mesmo depois que a UPI deixe de pertencer ao grupo econômico da Avianca, ainda no curso da temporada corrente. Isso porque, nos termos do referido dispositivo, a cessão de

⁸§1º É permitida a cessão gratuita de slots entre as empresas de transporte aéreo pertencentes ao mesmo grupo econômico, desde que respeitada a capacidade aeroportuária. “Nos termos do artigo 2º, XIV, da Resolução 338, compõe o grupo econômico a empresa de transporte aéreo, suas controladoras e coligadas, bem como as controladas e coligadas das controladoras e das controladas das empresas de transporte aéreo.”

⁹ “2º - A cessão de slots entre empresas de transporte aéreo que não se comprovarem do mesmo grupo econômico será invalidada e todos os slots envolvidos na cessão retornarão ao banco de slots.”

slots pode ser invalidada caso comprovado que ela não se deu entre empresas do mesmo grupo econômico.

23. Enquanto não sejam iniciados os procedimentos para a nova temporada, oportunidade na qual as UPIs receberiam os *slots* em cessão, passando a operá-los com base no direito histórico adquirido, não poderia, em princípio, ocorrer a transferência das ações de emissão da UPI à sociedade não participante do grupo econômico da Avianca.

24. Como o processo para alocação de *slots* da próxima temporada de inverno já se iniciou, seria necessário aguardar o início do processo para próxima temporada para a transferência das ações das UPIs aos adquirentes, para que não haja risco de que a ANAC interprete a cessão como ocorrida fora do grupo econômico. No entanto, é absolutamente inviável que se aguarde o início da nova temporada, que ocorrerá somente em 29/3/2020.

25. Ora, aguardar tal “janela” para transferência das UPIs é hipótese que certamente acarretaria prejuízo aos credores, que não receberão seus créditos em razão do desinteresse dos potenciais adquirentes pelas UPIs. Por conta disso, tal previsão deve ser abrandada e autorizada a cessão definitiva dos *slots* para cada UPI, independentemente de permanecerem ao mesmo grupo econômico até o início da temporada subsequente.

26. Considera-se próxima a solução para a efetiva recuperação das empresas, a qual, todavia, está intimamente condicionada à manutenção dos *slots* pela temporada anterior, bem como à possibilidade de

transferência imediata das ações representativas do capital social das UPIs após fechamento da operação.

27. Portanto, requer-se a este D. Juízo que determine a ANAC (i) realizar a transferência definitiva de *slots*, com a garantia do respectivo direito histórico, para cada UPI, independentemente do início da temporada subsequente, bem como independentemente da transferência das ações das UPIs aos adquirentes, e, ainda (ii) considere para a alocação e manutenção de *slots* nas próximas temporadas os históricos de pontualidade e regularidade da temporada verão de 2018 (S18) e inverno de 2018 (W18).

CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO – COA

Processo para obtenção de COA de uma das UPIs

28. Com relação ao COA, as Recuperandas esclarecem que a etapa inicial (fase 1) do processo de certificação estabelecido pelos normativos da Agência Reguladora já foi superada quanto ao processo para obtenção de COA para uma das UPIs prevista no plano de recuperação judicial.

29. O processo administrativo recebeu o nº 00066.005537/201910 e está em trâmite junto à Agência. Considerando que, em referida etapa, há previsão de realização de uma Reunião de Orientação Prévia – ROP, onde todas as informações necessárias para o regular encaminhamento e processamento do pedido foram expostas pelos técnicos da Agência aos representantes das Recuperandas e respectiva UPI. Portanto, há ao menos um

processo relacionado à obtenção de COA em trâmite perante a Agência Reguladora.

30. De todo modo, não deixam de ser pertinentes algumas ponderações trazidas pela ANAC acerca dos entraves para obtenção do COA para as demais UPIs e, conseqüentemente, para a sua completa formação, tal como previstas no Plano de Recuperação Judicial homologado.

Exclusividade de aeronave

31. Conforme apontado pela ANAC, para que um operador de aeronaves possa utilizá-las para fins comerciais, é necessária prévia aprovação pela Agência Reguladora em questão, o que se dá por meio da emissão do Certificado de Operador Aéreo (COA). Assim sendo, cada uma das 6 UPIs que receberão os “Direitos de Uso dos Horários de Chegadas e Partidas” (*Slots*), precisarão emitir seus respectivos COA.

32. Ordinariamente, para obtenção de tal certificado, devem as operadoras de aeronaves demonstrarem o atendimento aos requisitos exigidos no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119) e no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121).

33. Dentre tais requisitos, sobressai-se a disposição constante na seção 121.153 do RBAC nº 121, que estabelece a necessidade de que as operadoras possuam o uso exclusivo de ao menos uma aeronave¹⁰.

34. Como se sabe, as Recuperandas perderam a posse de inúmeras aeronaves nas últimas semanas, razão pela qual possivelmente não contarão com aeronaves suficientes para operação própria e constituição das seis UPIs previstas em seu Plano de Recuperação Judicial.

35. Imprescindível, portanto, que tal regra seja abrandada, de modo que seja permitida a emissão de COAs temporários – ainda que sem a dedicação exclusiva de aeronave, até o momento da efetiva transferência das UPIs. Uma vez transferidas as ações representativas do capital social da UPI ao seu adquirente, a ANAC poderá estabelecer determinado prazo para que o adquirente especifique qual aeronave será destinada ao uso exclusivo da UPI adquirida, nos moldes estabelecidos pela Resolução 338/2014 e RBAC nº 121.

Estrutura e equipe técnica próprias

36. Além disso, conforme apontado pela ANAC e disposto no RBAC 119¹¹, há outros requisitos secundários para emissão do COA que poderiam ser entraves para constituição das UPIs, dentre os quais, a necessidade de as UPIs possuírem estrutura e pessoal próprio.

¹⁰ “(c) Um detentor de certificado operando segundo este regulamento deve ter o uso exclusivo de, no mínimo, um avião que atenda aos requisitos do parágrafo 121.157(b) deste regulamento “Uso exclusivo” significa ter a posse, o controle e o uso do avião através de compra à vista ou a prazo registrada no RAB ou através de contrato de arrendamento segundo os termos do parágrafo (d) desta seção.”

¹¹ Artigo 119.65: Pessoal de administração requerido para operações conduzidas segundo o RBAC 121.

37. A esse respeito, necessário que seja autorizado o compartilhamento do pessoal de administração e técnico requerido à todas as UPIs, o que, de acordo com o exposto na Reunião de Orientação Prévia – ROP da UPI cujo processo está em andamento na ANAC, é permitido à empresas pertencentes ao mesmo grupo econômico, bem como das instalações, até efetiva transferência das ações das UPIs, momento em que as regras de transição, no que diz respeito aos recursos de pessoal, poderão ser adequadas conforme disposto pela ANAC.

38. Além disso, em relação à alegação da ANAC acerca do compartilhamento do Diretor de Manutenção – integrante da aludida equipe – é notável e legítima a preocupação da Agência Reguladora sobre a segurança das operações aéreas, no entanto, no caso em tela, as UPIs pouco operarão até a suas respectivas alienações.

39. Ademais, não há nos regulamentos aplicáveis à matéria impedimento explícito para que tal cargo seja compartilhado entre empresas do mesmo grupo econômico, considerando, ainda, no caso concreto, que as UPIs terão uma operação reflexa da Oceanair, consideravelmente reduzida, até a efetiva alienação aos adquirentes. Assim, não se vislumbram argumentos técnicos para exigência de 6 profissionais diferentes responsáveis por uma mesma operação.

Manuais e Inspeções

40. No mesmo sentido, aliás, é a previsão contida nas fases subsequentes para emissão do COA, indicadas pela ANAC no item 7 de sua manifestação e dispostas na RBAC 119, relacionadas à necessidade de apresentação de manuais e realização de inspeções.

41. Conforme apontado pela ANAC, é efetivamente necessária a apresentação de manuais para cada uma das UPIs, entretanto, necessário considerar que, nesta fase do processo de constituição das companhias, referidos manuais conterão as mesmas disposições dos já aprovados pela ANAC para a operação da Oceanair, tal como já foi feito para a UPI cujo pedido de COA já se encontra sob análise da Agência, até efetiva transferência das ações das UPIs, momento em que as regras de transição, no que diz respeito aos manuais, poderão ser adequadas conforme disposto pela ANAC.

42. Como decorrência da possibilidade de emissão de COA sem aeronave exclusiva e com os manuais da Oceanair replicados a cada uma das 6 UPIs, devem ser dispensadas também as inspeções dispostas no RBAC 119, fase 4, do processo de certificação.

43. Por óbvio, conforme já explicado, referidas inspeções terão de ser realizadas considerando os processos e procedimentos estabelecidos para operação da empresa pelos adquirentes das UPIs, quando da realização da transferência das aeronaves que serão incorporadas e delimitação da operação.

Prazo para emissão do COA

44. Por fim, a ANAC estabelece estimativa de 180 (cento e oitenta dias) para emissão dos referidos COA, o que, em sua visão, poderia ser considerado óbice ao cumprimento do Plano de Recuperação Judicial.

45. Considerando os fatores acima apontados que, no caso em tela, deverão ser transpostos por determinação deste D. Juízo, o tempo necessário para a emissão dos COAs individuais de cada UPI será consideravelmente inferior àquele previsto, sem prejuízo de a ANAC condicionar a manutenção do COA emitido à regularização pelos adquirentes das UPIs, com indicação de aeronaves, manuais e pessoal próprios.

46. No caso concreto, as etapas para emissão dos certificados devem ser simplificadas, possibilidade esta aventada pela própria Agência Reguladora no item 2 de sua manifestação. Neste diapasão, e para atendimento à Cláusula 5.12 do Plano de Recuperação Judicial¹², imprescindível que seja determinado à ANAC que finalize o processo de emissão e outorga dos certificados até a data limite de 6/6/2019.

¹² **5.12. Transferência dos Ativos e Direitos das UPIs e Operação das SPEs UPIs.** Com exceção dos respectivos Certificados de Operador Aéreo - COA, que deverão ter sido devidamente emitidos e representar uma autorização da ANAC para que cada UPI opere como companhia aérea de transporte até 3 de maio de 2019 (sendo certo que esse prazo será prorrogado com relação a cada UPI por períodos sucessivos de 30 dias, a critério exclusivo do vencedor do respectivo Leilão, mediante simples comunicação às Recuperandas e ao Administrador Judicial), as Recuperandas obrigam-se a praticar todos os atos necessários e úteis para viabilizar a efetiva contribuição, transferência e regular operação dos Ativos e Direitos das UPIs até em até 30 dias contados da Data do Leilão ("Data de Contribuição"), inclusive, mas não se limitando, à obtenção de todas e quaisquer licenças, autorizações, concessões, transferências de registros, contratos e demais documentos pertinentes junto aos órgãos, autoridades e contrapartes relevantes, podendo a Data de Contribuição ser prorrogada desde que com expressa concordância do vencedor do respectivo Leilão, sob pena de descumprimento deste Plano.

DA IMPOSSIBILIDADE DE REALIZAÇÃO DE *WET LEASE*

47. Finalmente, após superados os entraves para emissão do COA e constituição das UPIs, há que se consignar a impossibilidade de celebração de contrato de *wet lease*, conforme outrora estipulado na Cláusula 5.15 do Plano de Recuperação Judicial¹³. Referida disposição indica que a Oceanair celebraria contrato de *wet lease* com as UPIs, o que, no entanto, é impraticável em razão da redução de frota pela qual passou a Oceanair.

48. Conforme RBAC119, *wet lease* (arrendamento com tripulação) significa qualquer contrato de arrendamento no qual uma pessoa concorda em prover para outra uma aeronave completa e com tripulação. As Recuperandas, como visto, não mais detêm posse de aeronaves suficientes para firmarem referidos contratos, razão pela qual é imprescindível que referida disposição seja desconsiderada para fins de cumprimento do Plano de Recuperação Judicial.

¹³ 5.15. Período de transição entre Leilão e o Fechamento. A Oceanair deverá celebrar, com cada uma das SPEs UPIs, todos os documentos necessários para a implementação deste Plano, 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 todos os horários de chegadas e partidas transferidos para as SPEs UPIs, bem como providenciar todo suporte necessário para manter suas atividades até a Data de Fechamento da Alienação. Os investimentos necessários para a operação, durante o referido período – e desde que observada a efetiva Transferência dos Ativos e Direitos das UPIs para cada UPI, nos termos da Cláusula 5.12 –, de cada uma das SPEs UPIs poderão ser feitos pelo vencedor do respectivo Leilão mediante celebração de mútuo com a respectiva SPE UPI, o qual somente poderá ser pago após a efetiva transferência da respectiva SPE UPI para o seu adquirente, mediante transferência das ações de emissão da SPE UPI. Adicionalmente, a partir da data de constituição de cada uma das SPEs UPIs até a Data de Fechamento da Alienação, as Recuperandas se obrigam a fazer com que os negócios de cada uma das SPEs UPIs sejam conduzidos de forma regular, com o emprego do cuidado e diligência exigidos para a administração de seus próprios negócios e consistente com as práticas passadas, e em conformidade com as disposições legais e regulamentares aplicáveis ao setor e, incluindo, mas não se limitando ao cumprimento da determinações da Resolução nº 338, de 22 de julho de 2014, editada pela AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, conforme alterada, que regulamenta o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados e dispõe sobre os aeroportos de interesse, sem prejuízo do cumprimento dos parâmetros e históricos operacionais de cada horário de chegadas e partida para as temporadas vindouras, na forma descrita no Anexo 5.15 deste Plano.

49. Até porque, Excelência, diante de todo o exposto, o não cumprimento da disposição em questão não gera qualquer prejuízo à constituição das UPIs e efetiva implementação do Plano de Recuperação Judicial, assumindo as permissões que serão concedidas por este D. Juízo à ANAC, nos termos dessa petição.

REQUERIMENTOS FINAIS

50. Diante de todo o exposto, prestados os esclarecimentos solicitados pela ANAC, **em caráter de urgência, requer-se que:**

- a) seja determinado que a ANAC considere o direito de histórico adquirido na temporada anterior, integralmente voada pela Oceanair (Verão de 18 e Inverno de 18), para critério de manutenção de *slots*;
- b) seja determinado que a ANAC autorize a imediata cessão definitiva dos *slots* para cada UPI, com garantia do respectivo direito histórico, independentemente de permanência no mesmo grupo econômico, bem como, da janela de transferência;
- c) seja determinado que a ANAC emita os Certificados de Operador Aéreo – COAs referentes às UPIs, sem a necessidade de indicação de aeronaves para tanto, sem a

realização de inspeções e, com a apresentação dos manuais da Oceanair, replicados para cada UPI;

- d) seja determinado que a ANAC autorize o compartilhamento do pessoal de administração requerido e técnico, inclusive do Diretor de Manutenção, bem como das instalações, para as seis UPIs;
- e) seja determinado que a ANAC emita os Certificados de Operador Aéreo – COA até a data limite de 6/6/2019, em cumprimento à cláusula 5.12 do Plano de Recuperação Judicial; e
- f) seja reconhecida a impossibilidade de cumprimento da cláusula 5.15 do Plano em razão da redução da frota da Oceanair, sem que isso interfira nas obrigações e direitos dos potenciais adquirentes das UPIs.

Termos em que, respeitosamente,

P. Deferimento.

São Paulo, 29 de abril de 2019.

Joel Luís Thomaz Bastos
OAB/SP 122.443

Ivo Waisberg
OAB/SP 146.176

Adriana M. de Oliveira
OAB/SP 236.521

Beatriz D. Gnipper
OAB/SP 331.734

Vitor Afonso de O. Silva
OAB/SP 426.779