

Na Mídia

27/08/2020 | [O Estado de S.Paulo](#)

Latam tenta convencer credores brasileiros a aderirem à recuperação judicial nos EUA

No Brasil, aérea tem dívida de R\$ 13 bilhões com bancos, empresas de aluguel de aviões e passageiros que pagaram por passagens, mas ainda não viajaram; Justiça local não reconhece a lei de falência dos EUA, que oferece melhores condições para a companhia

Cynthia Decloedt

A companhia aérea Latam está convencendo credores brasileiros a aderirem à recuperação judicial nos EUA, o chapter 11. Como o Brasil não reconhece a lei norte-americana, a companhia pode ter dívidas executadas de quem não tem operações nos Estados Unidos. Os que têm filiais lá, como bancos, devem acatar as decisões do juiz norte-americano, sob o risco de serem penalizados formalmente.

De acordo com advogados especialistas em recuperação judicial, seriam os credores trabalhistas que em hipótese poderiam trazer problemas ao andamento do processo, não aceitando eventuais condições de pagamento que viessem a ser impostas. Mas não é claro, ao mesmo tempo, um interesse em tal movimento, já que até aqui, a Latam tem honrado com os compromissos assumidos.

A Latam Brasil tem uma dívida de R\$ 7 bilhões, principalmente com empresas de leasing e bancos. Considerando o crédito em passagens pagas, mas não voadas, e outras provisões, a conta sobe para R\$ 13 bilhões. O endividamento de todo o grupo é de US\$ 10 bilhões. Incluindo as provisões futuras, a dívida salta para US\$ 17,9 bilhões.

Os fornecedores, lista em que está a Raízen Combustíveis com créditos de US\$ 52 milhões, estão entre os maiores credores, seguidos pelos bancos, tendo o Banco do Brasil em destaque, por envolver empréstimos de mais de US\$ 190 milhões.

Embora a Justiça trabalhista brasileira historicamente tenha uma postura contrária às empresas, podendo colocar ainda em maior destaque a ausência de instrumentos de reconhecimento automático da lei dos

EUA, o advogado da Latam, Celso Xavier, do Demarest, afirma ser essa uma situação pouco temida pela companhia.

Segundo ele, a lei norte-americana de recuperação de empresas da qual a Latam fez uso, o chapter 11, oferece uma série de flexibilizações para pagamento de créditos trabalhistas e de fornecedores, inclusive a partir de dívidas constituídas antes de 9 de julho, data em que entrou com pedido de proteção na corte dos EUA.

Xavier diz que a Latam ainda está em processo de confecção do plano de reestruturação e que pode utilizar dessas flexibilizações de tratamento preferencial. "É uma faculdade dada à empresa, não é uma obrigação prevista em lei, e a Latam está avaliando em que medida vai fazer isso", afirmou.

Cooperação internacional

De toda forma, o mercado comenta exaustivamente sobre potenciais litígios, já que para fazer valer no Brasil decisões da corte norte-americana, numa eventual "briga" com algum credor, as decisões caberiam ao Superior Tribunal de Justiça, levando tempo e abarcando uma discussão que poderia esbarrar inclusive em temas maiores, como o de soberania.

Xavier vai, no entanto, em defesa de que, mesmo não havendo na legislação brasileira o reconhecimento automático da lei de recuperação judicial de outras jurisprudências, muito de cooperação tem sido praticado recentemente, mesmo que em via contrária, com a Justiça estrangeira reconhecendo a brasileira. Ele lembra dos casos da OAS, OGX e Oj, nos quais a Justiça norte-americana estendeu para credores estrangeiros os efeitos da lei de recuperação judicial brasileira.

"A lei brasileira não fala em cooperação internacional, mas não há nada que proíba que os juízes se atentem ao princípio de nossa legislação de preservação das empresas", afirma. Para ele, inclusive, uma decisão contrária poderia ser interpretada como uma violação à lei de recuperação judicial e falência do Brasil.

Mas Xavier não acredita que o tema venha a ser testado. "Mesmo os credores que não têm ativos nos Estados Unidos têm respeitado o processo", observou. De acordo com o advogado, existe um entendimento de que o pedido nos EUA tende a ser dinâmico e que a Latam foi movida a levar o processo para os Estados Unidos diante das facilidades de conduzir o processo por lá.

Empréstimo

Além de poder incluir os arrendadores de aviões e aeronaves ao processo, assim como os bancos - grupos que pela legislação brasileira ficam fora da recuperação judicial -, o chapter 11 tem condições atraentes para que a companhia receba empréstimos, invariavelmente necessários para a recomposição dos negócios. Basicamente, quem empresta para a companhia tem direito a ser o primeiro a receber os recursos de volta.

Nesse sentido, já existe inclusive disputa para realização de tal aporte, com cifras que giram em torno de R\$ 2,4 bilhões. No entanto, a grande questão envolvendo esse tema é o resultado que tal empréstimo pode ter na composição acionária futura da Latam, após sua dívida ter sido reestruturada. Isso porque são os atuais acionistas que pretendem fazer parte do pool do empréstimo, junto com o fundo Oaktree.

Como o empréstimo tende a ser convertido em ações, um grupo de credores detentores de títulos de dívida (bonds) emitidos pela Latam no exterior contesta o aporte, especialmente porque na troca de suas dívidas por ações serão diluídos pelos atuais acionistas, vistos como parte dos problemas atuais da companhia aérea. Esses credores engrossaram a proposta de empréstimo da Jefferies. O juiz trabalha há três semanas em torno do DIP e um desfecho é aguardado para breve.

