



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB
CENTRO DE EXCELÊNCIA EM TURISMO – CET
GRADUAÇÃO DE NÍVEL SUPERIOR EM TURISMO

GABRIELLE CAMILE ARAÚJO

OS IMPACTOS DA PANDEMIA COVID-19 NA AVIAÇÃO CIVIL DO BRASIL

BRASÍLIA – DF
2021

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB
CENTRO DE EXCELÊNCIA EM TURISMO – CET
GRADUAÇÃO DE NÍVEL SUPERIOR EM TURISMO

GABRIELLE CAMILE ARAÚJO

OS IMPACTOS DA PANDEMIA COVID-19 NA AVIAÇÃO CIVIL DO BRASIL

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Centro de Excelência em
Turismo – CET, da Universidade de Brasília
– UnB, como requisito final para obtenção
do grau de Bacharel em Turismo.

BRASÍLIA – DF

2021

GABRIELLE CAMILE ARAÚJO

OS IMPACTOS DA PANDEMIA COVID-19 NA AVIAÇÃO CIVIL DO BRASIL

Prof. Orientador: Dr. Neio Lucio de Oliveira Campos.

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Centro de Excelência em
Turismo – CET, da Universidade de Brasília
– UnB, como requisito final para obtenção
do grau de Bacharel em Turismo.
--- de --- 2021.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Orientador: Dr. Neio Lucio de Oliveira Campos

Prof^a Dr^a. Gabriela Zamigman (membro titular)

Prof^a. Msc. Alessandra Santos dos Santos (membro titular)

Prof. Dr Fagno Tavares de Oliveira (suplente)

FICHA CATALOGRÁFICA

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pela força e fé para continuar vencendo a cada dia, e conseguir concluir a minha graduação.

Aos meus pais Maria do Socorro e Givanaldo, que sempre me educaram e criaram da melhor forma possível, sempre garantindo que eu tivesse uma educação de qualidade. Dedicaram-se e me incentivaram para que todos os dias eu lutasse para ser alguém melhor na vida. Muito obrigada mãe e pai, por serem as melhores pessoas desse mundo.

Aos meus amigos Neivair e Joyce, e meu noivo Tales, pelas palavras de incentivo e pelos momentos de apoio quando eu mais precisei. E comemoraram comigo a cada vitória conquistada.

A todos do Centro de Excelência em Turismo e da UnB, entre professores, amigos e colegas, que compartilharam comigo momentos de experiências e aprendizados aos longos desses anos, que com certeza irei levar por toda vida.

RESUMO

Com a chegada da pandemia da COVID-19, todos os segmentos empresariais tiveram que ser adaptados para sequência de funcionamento adequado. Levando em consideração todas as mudanças que tiveram que ser adotadas no turismo, bem como as mudanças que foram adicionadas a todo o contexto social, o presente trabalho tem como objetivo geral analisar os impactos causados pela pandemia COVID-19 na aviação civil do Brasil. Como metodologia, a pesquisa é de abordagem qualitativa com o nível descritivo, a partir da consulta de materiais bibliográficos e documentais acerca do tema. Baseando-se neste referencial teórico, foram abordados os conceitos de turismo, transporte aéreo, pandemia, COVID-19, impacto socioeconômico, legislação, trabalhador, consumidor, protocolos de segurança e prevenção. Analisaram-se, assim, as ações e estratégias tomadas pelas empresas privadas e órgãos públicos para reverter os impactos causados com o surgimento da pandemia, de forma que os consumidores não fossem prejudicados e as empresas aéreas conseguissem sobreviver à crise. Após a análise proposta, foi possível concluir que as medidas tomadas, principalmente por parte do Governo Federal e seus órgãos públicos, contribuíram de forma positiva para conter os efeitos que a pandemia COVID-19 causou inesperadamente.

Palavras-Chave: Legislação; Pandemia COVID-19; Protocolos de Segurança; Turismo; Transporte aéreo.

ABSTRACT

With the arrival of the COVID-19 pandemic, all business segments had to be adapted to the proper functioning sequence. Taking into account all the changes that had to be adopted in tourism, as well as the changes that were added to the entire social context, this paper aims to analyze the impacts caused by the COVID-19 pandemic on civil aviation in Brazil. As a methodology, the research has a qualitative approach with a descriptive level, based on the consultation of bibliographic and documental materials on the subject. Based on this theoretical framework, the concepts of tourism, air transport, pandemic, COVID-19, socioeconomic impact, legislation, worker, consumer, security protocols and prevention were addressed. Thus, the actions and strategies taken by private companies and public bodies to reverse the impacts caused by the onset of the pandemic were analyzed, so that consumers were not harmed and airlines could survive the crisis. After the proposed analysis, it was possible to conclude that the measures taken, mainly by the Federal Government and its public agencies, contributed positively to contain the effects that the COVID-19 pandemic had unexpectedly caused.

Keywords: Legislation; COVID-19 pandemic; Security Protocols; Tourism; Air Transport.

LISTA DE SIGLAS

ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CLT - Consolidação das Leis do Trabalho

ESPII - Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional

IATA - International Air Transport Association

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

MP - Medida Provisória

OMS - Organização Mundial da Saúde

OPAS - Organização Pan-Americana da Saúde

UNWTO - World Tourism Organization

LISTA DE TABELA

Tabela 1 . Principais características do transporte aéreo.....	16
--	----

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 . Detalhamento da composição dos custos e despesas das empresas aéreas brasileiras 2019	17
Figura 2 . Sinalização na entrada de embarque doméstico	27
Figura 3 . Distanciamento dos assentos	28
Figura 4 . Área de verificação de temperatura no aeroporto	29
Figura 5 . Sinalização de distanciamento nas filas.....	30
Figura 6 . Recomendação de distanciamento nas mesas.....	31

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO.....	12
CAPÍTULO 1	A IMPORTÂNCIA DOS TRANSPORTES NO TURISMO – BREVES CONSIDERAÇÕES.....	15
1.1	Turismo e transporte.....	15
1.2	Transporte aéreo e turismo.....	16
CAPÍTULO 2	O PAPEL DO GOVERNO NA REDUÇÃO DE IMPACTOS DA PANDEMIA NO SETOR AÉREO.....	19
2.1	A Lei nº 14.034, de 5 agosto de 2020 e suas atribuições.....	19
2.1.1	A implicações da Lei nº 14.034 na remarcação, cancelamento e restituição de passagens aéreas.....	20
CAPÍTULO 3	PROTOCOLOS DE COMBATE À COVID-19 REALIZADAS PELAS EMPRESAS AÉREAS E AEROPORTOS.....	25
3.1	Medidas de higienização das aeronaves.....	25
3.2	Procedimentos de prevenção e sinalizações nos aeroportos.....	27
CAPÍTULO 4	O CUSTO DA PANDEMIA COVID-19 NAS EMPRESAS AÉREAS LATM, AZUL E GOL.....	34
4.1	As despesas de deixar as aeronaves em solo.....	34
4.2	Atuação das empresas aéreas nas questões trabalhistas.....	35
	CONCLUSÃO.....	40
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	41

INTRODUÇÃO

Em 30 de janeiro de 2020, o mundo foi surpreendido com o surto do novo Coronavírus, que foi declarado como uma Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII) pela OMS - Organização Mundial da Saúde. É a sexta vez na história que uma ESPII é declarada mundialmente (OPAS, 2020). Segundo o Ministério da Saúde, a COVID-19 foi identificada na cidade de Wuhan, na China, em dezembro de 2019.

“A COVID-19 é uma doença causada pelo coronavírus, denominado SARS-CoV-2, que apresenta um espectro clínico variando de infecções assintomáticas a quadros graves.” (Ministério da Saúde, 2020).

Os principais sintomas são tosse, febre, coriza, dor na garganta, dificuldade para respirar, perda de olfato (anosmia), cansaço, falta de apetite, entre outros. A contaminação é feita através de pessoa contaminada para outra pessoa através de gotículas de saliva, espirro, tosse, objetos ou superfícies contaminadas e toque de aperto de mãos contaminadas. As recomendações mais importantes para a prevenção da COVID-19 são: lavar as mãos com água e sabão, uso da máscara e manter o distanciamento social (Ministério da Saúde, 2020).

No cenário mundial até o dia 08 de junho de 2021, foram confirmados 173.271.769 casos e 3.733.980 mortes. No Brasil, mais de 16.947.062 de casos foram confirmados, e as mortes chegaram a mais de 473.404 (OMS, 2020).

A pandemia da COVID-19 trouxe uma crise global em vários setores, e no turismo não foi diferente. Esse setor é caracterizado pela sua grande sensibilidade a oscilações de externalidades, como taxas de câmbio, mudanças meteorológicas e geológicas, instabilidade política e riscos epidêmicos. Segundo estudo do IBGE (2021), o índice de atividades turísticas despencou 36,7% em 2020, com relação ao ano de 2019.

Com o surgimento do vírus, muitos países entraram em isolamento social, fechando as fronteiras e parando suas atividades comerciais. Devido ao impedimento das pessoas viajarem, o turismo foi o mais afetado com a pandemia, e as atividades relacionadas sofreram uma pausa repentina, precisando elaborar estratégias imediatas. O desemprego aumentou e muitas empresas - não somente

desse ramo - declararam falência. No caso do Brasil, as perdas econômicas no biênio 2020-2021, foram estimadas em 21,5% na produção total do período, segundo estudo realizado pela Fundação Getúlio Vargas (2020). Considerando as escalas de análise e a taxa de dependência econômica, os impactos nas economias locais e regionais, por exemplo, podem ser muito mais expressivos (Cruz, 2020).

É relevante destacar que os principais subsetores que formam os serviços turísticos sofreram prejuízos muito grandes. Mas segundo Cruz (2020), é preciso analisar as escalas de perdas nesse caso. Por exemplo, as grandes redes hoteleiras internacionais movimentam bilhões de dólares em seus faturamentos anuais. Enquanto isso, as pequenas empresas locais/regionais de hospedagem que não possuem reservas financeiras para sobreviver à crise. Essa comparação se aplica também às empresas aéreas que podem conseguir ajuda financeira do governo para se manterem, mas isso dificilmente vai acontecer com as empresas de transporte terrestre rodoviário, majoritariamente nacionais e drasticamente impactadas pela interrupção de fluxos de viajantes em geral. (Cruz, 2020).

Em consequência do fechamento das fronteiras e aeroportos, houve uma perda de 67 milhões de desembarques internacionais no primeiro semestre de 2020, comparado com o mesmo período do ano anterior (2019), segundo dados da Organização Mundial do Turismo - UNWTO (2020). As empresas aéreas tiveram que reduzir suas malhas aéreas para menos da metade, causando muitos impactos negativos principalmente na parte financeira e nas relações de trabalho. Segundo a Folha de São Paulo, no Brasil “a redução do número de voos chegou a 95% no início da pandemia. As aéreas tiveram queda drástica de caixa, entraram no vermelho e passaram a negociar um pacote de socorro ao setor com o BNDES”.

Atualmente no Brasil, atuam cerca de 14 empresas aéreas nacionais e 69 empresas aéreas internacionais que exercem atividades de transporte aéreo regular (ANAC, 2021).

O Brasil sofre com as superlotações em aeroportos diariamente devido a demanda alta de passageiros, e muitas vezes por falta de infraestrutura mais adequada para a organização das pessoas dentro do local. Por isso, se faz necessário a análise das medidas tomadas pelas empresas aéreas e aeroportos nesse cenário atual, em relação a higienização de aeronaves e dos aeroportos, cuidado com o distanciamento social, mudanças no atendimento ao passageiro e os

serviços de bordo, proteção dos funcionários e a atuação do governo para reduzir os impactos no setor privado em relação a contenção da pandemia COVID-19.

Este trabalho tem como objetivo geral analisar os impactos causados pela pandemia COVID-19 na aviação civil do Brasil.

Foram definidos como objetivos específicos:

- Analisar as estratégias formuladas pelo Governo Federal para reduzir impactos no setor aéreo;
- Investigar as ações realizadas pelas empresas aéreas e aeroportos para contenção do Covid-19;
- Analisar os impactos da pandemia COVID-19 nas empresas aéreas brasileiras.

O processo metodológico deste estudo é por meio de uma pesquisa qualitativa com o nível descritivo, a fim de analisar o comportamento das empresas aéreas e órgãos públicos, e explicar as causas e efeitos das ações tomadas diante do fenômeno COVID-19, de forma interpretativa. A pesquisa será feita através da coleta de materiais bibliográficos e documentais acerca do tema.

A estruturação do trabalho está dividida em quatro capítulos, sendo que o primeiro capítulo é um levantamento conceitual acerca da importância dos transportes no turismo. O segundo trata sobre a Lei nº 14.034, de 5 de agosto de 2020 e suas implicações em relação à pandemia da covid-19 e a aviação civil. O terceiro capítulo aborda sobre os protocolos de combate à covid-19 realizadas pelas empresas aéreas e os aeroportos. E o quarto capítulo discute sobre os custos da pandemia para as empresas aéreas brasileiras, em relação das despesas de deixar as aeronaves em solo e a atuação nas questões trabalhistas.

CAPÍTULO 1 - A IMPORTÂNCIA DOS TRANSPORTES NO TURISMO – BREVES CONSIDERAÇÕES

A discussão teórica dessa pesquisa se divide em duas partes. Sendo a primeira parte uma conceituação sobre turismo e transporte. E a segunda parte abrange sobre a importância do setor aéreo para o turismo.

1.1 Turismo e transporte

A partir de muitos estudos e pesquisas sobre o turismo, os conceitos vêm sendo aperfeiçoados e transformados a partir das mudanças que ocorrem na sociedade humana. Para Margarita Barretto, que estuda o turismo no âmbito social, se preocupa com a relação entre o turista e o local visitado, caracterizando-o como:

(...) essencialmente movimento de pessoas e atendimento a suas necessidades, assim como às necessidades das outras pessoas, que não viajam. O turismo é o fenômeno de interação entre o turista e o núcleo receptor e de todas as atividades decorrentes dessa interação. É uma atividade multidisciplinar (...) (Barretto, 1991, p. 43).

A autora Moesch define o turismo como um fenômeno, a partir da relação de vários aspectos que permeiam a vida humana.

Uma combinação complexa de inter-relacionamentos entre produção e serviços, em cuja composição integram-se uma prática social com base cultural, com herança histórica, a um meio ambiente diverso, cartografia natural, relações sociais de hospitalidade, troca de informações interculturais. O somatório desta dinâmica sociocultural gera um fenômeno, recheado de objetividade/subjetividade, consumido por milhões de pessoas, como síntese: o produto turístico. (Moesch, 2000, p. 9).

O turismo é uma parte integrante da sociedade, uma vez que proporciona oportunidade de renda, geração de empregos e desenvolvimento local. Pode ser considerado como um conjunto de atividades econômicas, sociais e culturais. E diante disso, é fundamental o planejamento sustentável do turismo para que aconteça, segundo Beni um:

Desenvolvimento intersetorial, em função do efeito multiplicador do investimento e dos fortes crescimentos da demanda interna e receptiva. É atividade excelente para obtenção de melhores resultados no desenvolvimento e planejamento regional ou territorial. (BENI,2006, p. 67).

A partir do desenvolvimento do turismo, surgem novas demandas para os segmentos que estão atrelados a ele. Um desses fatores é o transporte, que está irremediavelmente ligado ao turismo. O transporte é um elemento fundamental, uma vez que é um dos primeiros aspectos a serem pensados no planejamento de uma viagem. Para Palhares, o transporte no turismo pode ser definido como:

Meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primários e secundários) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro de um mesmo destino primário ou secundário. (PALHARES, 2002, p. 27).

O sistema de transporte executa um papel essencial no desenvolvimento turístico de uma região ou país, visto que é através dele o acesso ao destino e tudo que está incluído na experiência de uma viagem. Por isso o desempenho das estruturas ligadas aos tipos de locomoção existentes é essencial para o crescimento e futuro da atividade turística.

1.2 Transporte aéreo e turismo

O setor aéreo é responsável pelos serviços de transporte de passageiros, carga e mercadorias. Esta é a principal forma de transporte para o turismo na maioria dos países, representando grande porcentagem na economia. E em algumas regiões, esse modal se torna mais importante na questão de terem apenas o turismo e a exportação como forma de atividades geradoras de renda. Na Tabela 1, pode se observar algumas características do transporte aéreo.

Tabela 1 . Principais características do transporte aéreo

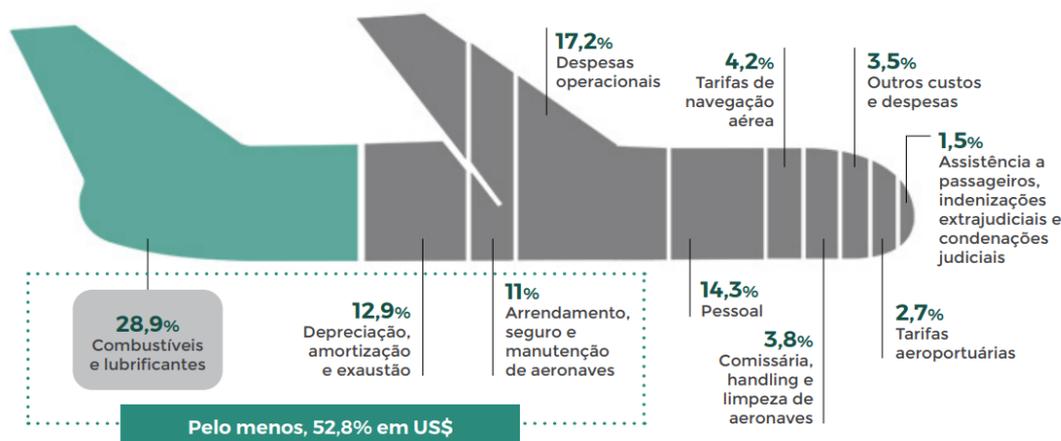
Via	Natural: ar.
Veículo	Aviões. Alta capacidade em termos de passageiros.
Força Motriz	Motores turboélice, turborreator ou turbojato.
Vantagens	Velocidade e cobertura mundial (qualquer ponto do globo pode

	ser acessado em 24 horas de voo). Adequado para viagens médias e longas. Segurança no transporte de cargas.
Desvantagens	Alto consumo de combustível e, em função das regulamentações de segurança, acaba se tornando caro. O fator climático desfavorável pode ser decisivo na interrupção das atividades aéreas.
Importância para o turismo	Graças a sua velocidade e cobertura mundial, tornou possível o turismo mundial em massa.

Fonte: Palhares (2002). (Adaptado pelo autor)

Apesar de suas características de rapidez e comodidade, seus custos de investimentos e manutenção são muito elevados. Como se observa na Figura 1, os componentes que se destacam com alto valor de custo nas empresas aéreas brasileiras são: Combustíveis e lubrificantes (28,9%); Despesas operacionais (17,2%); e Depreciação, amortização e exaustão (12,9%).

Figura 1 . Detalhamento da composição dos custos e despesas das empresas aéreas brasileiras 2019



Fontes: ANAC e IBGE. Elaboração ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas. (Alterado pelo autor)

Sendo um serviço essencial de locomoção para a sociedade, há um grande investimento em pesquisa e desenvolvimento nesta área, para que as empresas elaborem estratégias de crescimento e para se manterem no mercado.

Como *hub*, temos os aeroportos que se caracterizam como um ponto de encontro de pessoas que estão saindo e chegando em um país/estado. Além disso, funcionam como uma das principais infraestruturas provedoras da acessibilidade entre as sociedades modernas, possuem papel cada vez mais relevante no desenvolvimento das economias locais, regionais e nacionais (PALHARES, 2001). Dessa forma, os aeroportos também mudaram ao longo do tempo, deixando de ser apenas um local de troca do transporte aéreo para o transporte terrestre. Se transformaram em um ponto comercial, onde os passageiros encontram serviços básicos e rápidos como restaurantes, farmácias e lojas diversas. Diante disso, a análise da região externa é fundamental para que os aeroportos sejam participantes nas atividades locais e estabeleçam uma relação positiva, contribuindo também para o desenvolvimento do transporte público terrestre (PALHARES, 2001, p. 33).

É relevante destacar também que os aeroportos devem ter uma estrutura adequada para receber o fluxo diário de passageiros, tal como acessos externos organizados (estradas, rodovias, placas de sinalização, estacionamento, local de embarque e desembarque de passageiros, etc.), banheiros higienizados, sinalizações alocadas corretamente, locais de atendimento para dúvidas e reclamações, acessibilidade para o público PNE - Pessoas com Necessidades Especiais, entre outros aspectos. No Brasil, é possível perceber que muitos aeroportos se encontram com situações muito ruins, sendo causados por falta de investimentos e conflitos governamentais.

Os avanços tecnológicos foram e ainda são um fator transformador no transporte aéreo. A partir desses avanços, se tem a maximização de ações que tornam mais eficiente todo o contexto de funcionamento de aeroportos e aeronaves com maior qualidade e eficiência. Nesse interim, é importante que se diga que a viabilização de uso dessas ferramentas, integram com mais facilidade o passageiro às ações que são realizadas pelas companhias.

Nesse sentido, compreende-se que a utilização dessas tecnologias dentro de um contexto tão dinâmico como o vivido em aeroportos de todo o país, representam de modo sintetizado uma oportunidade de melhoramento e de democratização de acesso dos passageiros à todas as mudanças que podem ocorrer a qualquer momento nesse ambiente.

CAPÍTULO 2 - O PAPEL DO GOVERNO NA REDUÇÃO DE IMPACTOS DA PANDEMIA NO SETOR AÉREO

Neste capítulo é analisada a Lei Nº 14.034, de 5 de agosto de 2020, com a finalidade de destacar as medidas tomadas pelo governo federal em relação ao cancelamento e remarcação de passagens, restituição financeira aos passageiros, além de taxas e prazos estabelecidos para os pontos citados anteriormente. A partir disso, discutir também o papel da responsabilidade civil por parte das empresas aéreas.

2.1 A Lei nº 14.034, de 5 de agosto de 2020 e suas atribuições

Diante do cenário pandêmico causado pela COVID-19, no período de março de 2020, o setor aéreo foi potencialmente prejudicado com fechamento de aeroportos e restrições de viagens impostas pelos governos de diversos países. No Brasil, com o objetivo de minimizar os impactos na aviação civil, como prejuízos nos fluxos de caixa das empresas aéreas e aos consumidores prejudicados com os cancelamentos de viagens, em 19 de março o governo publicou no Diário Oficial da União a Medida Provisória (MP) nº 925/2020, que “dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da covid-19.” (BRASIL, 2020).

Art. 1º Esta Medida Provisória dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da covid-19.

Art. 2º Nos contratos de concessão de aeroportos firmados pelo Governo federal, as contribuições fixas e as variáveis com vencimento no ano de 2020 poderão ser pagas até o dia 18 de dezembro de 2020.

Art. 3º O prazo para o reembolso do valor relativo à compra de passagens aéreas será de doze meses, observadas as regras do serviço contratado e mantida a assistência material, nos termos da regulamentação vigente.

§ 1º Os consumidores ficarão isentos das penalidades contratuais, por meio da aceitação de crédito para utilização no prazo de doze meses, contado da data do voo contratado.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se aos contratos de transporte aéreo firmados até 31 de dezembro de 2020.

Art. 4º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação. (BRASIL, 18 março de 2020, DOU p. 4.)

A MP transcrita em 4 artigos foi criada sem complexidades, para ajudar na relação entre consumidores e companhias aéreas nos momentos de conflitos.

Tratava da prorrogação do vencimento das contribuições fixas em relação aos contratos de concessão, mudança no prazo de reembolso para 12 meses no caso de desistência da viagem e isenção de penalidades aos consumidores pela desistência no caso de concordarem por créditos unidos às empresas aéreas. Tendo o término de sua vigência em 31 de dezembro de 2020.

Após discussão no Poder Legislativo, em 5 de agosto de 2020 a Medida Provisória foi transformada na Lei Nº 14.034, de 5 de agosto de 2020, composta por 13 artigos que abordam sobre medidas de amparo às companhias aéreas, às concessionárias de aeroportos e aos trabalhadores aeroviários durante a pandemia de coronavírus, trata do reembolso de passagens aéreas e faz mudanças no Código Brasileiro de Aeronáutica (Agência Senado, 2020). Além disso, altera as Leis n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 12.462, de 4 de agosto de 2011, 13.319, de 25 de julho de 2016, 13.499, de 26 de outubro de 2017, e 9.825, de 23 de agosto de 1999. (BRASIL, Lei 14.034, de 05 de agosto de 2020)

O Art. 1 formaliza o propósito da Lei, que é diminuir os efeitos da crise consequentes da pandemia da covid-19 na aviação civil brasileira (BRASIL, 2020).

2.1.1 As implicações da Lei 14.034 na remarcação, cancelamento e restituição de passagens aéreas

O art. 3º da Lei 14.034, de 05 de agosto de 2020, procede sobre o reembolso de passagens aéreas em motivo de cancelamento de voo, devendo ser feito a devolução do valor ao passageiro pela empresa aérea no prazo de 12 meses, contando a partir da data do voo cancelado, e também oferecer assistência material se for cabível a situação.

Outra opção de escolha oferecida ao consumidor prevista no § 1º do artigo 3º para substituir o reembolso, é o recebimento de crédito de valor maior ou igual ao da passagem aérea, para que seja usado pelo próprio cliente ou terceiro, em serviços e produtos oferecidos pelo transportador.

No § 2 do mesmo artigo, ressalta que deve ser oferecido outras opções ao passageiro em caso de cancelamento de voo, além do reembolso financeiro.

§ 2º Se houver cancelamento de voo, o transportador deve oferecer ao consumidor, sempre que possível, como alternativa ao reembolso, as opções de reacomodação em outro voo, próprio ou de terceiro, e de remarcação da passagem aérea, sem ônus, mantidas as condições aplicáveis ao serviço contratado. (BRASIL, Lei 14.034, de 05 de agosto de 2020)

Segundo o § 3º do artigo, no caso de desistência de voo por parte do passageiro no período de 19 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020, poderá escolher o receber o reembolso, com condições previstas no caput do artigo, e fica sujeito a cumprimento de normas contratuais. Ou pode obter crédito do valor equivalente ao da passagem aérea, sem o mesmo ser responsabilizado com penalidades presente no contrato de serviço, e o crédito é permitido ser usado na forma do § 1º do mesmo artigo.

O artigo 4º é utilizado para determinar que a devolução de créditos determinados nos §§ 1º e 3º, deverá ser atribuído ao passageiro no máximo de sete dias, contando a partir do dia de solicitação pelo mesmo.

As disposições deste artigo também se aplicam a situações de atraso e de interrupção previstas nos artigos 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que aborda o Código Brasileiro de Aeronáutica. Conforme o § 5º do artigo.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 4 (quatro) horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 4 (quatro) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço. (BRASIL, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986)

Todas essas ações, implicam então em questão de responsabilidade civil das empresas, que mesmo em um cenário de pandemia como o que se vive, precisam ter em mente, direitos do consumidor já consagrados dentro do ordenamento jurídico nacional, a saber, a interpretação acerca da responsabilidade civil se concentra exclusivamente na obrigação que cada indivíduo possui em arcar com algo que lhe é confiado, seja uma situação, um objeto ou ainda a execução de uma ação específica. Com isso, pode-se absorver que a compreensão sobre a responsabilidade civil é de fácil entendimento, tendo em vista que a mesma não possui ambiguidades em sua formação etimológica nem em sua significação.

Para Gonçalves (2012, p. 57) o conceito de responsabilidade está diretamente ligado à ideia de reparação. Assim, Cavalieri Filho (2008, p. 3) explica que em seu sentido etimológico e também no sentido jurídico, a responsabilidade civil está atrelada a ideia de contraprestação, encargo e obrigação. Entretanto é importante distinguir a obrigação da responsabilidade. A obrigação é sempre um dever jurídico originário; responsabilidade é um dever jurídico sucessivo consequente à violação do primeiro.

A definição de Stoco (2011, p. 3) mostra que, a percepção de que a obrigação que pressupõe a responsabilidade é vista por alguns doutrinadores como uma garantia em uma relação de qualquer natureza, e esta percepção se dá devido ao fato de que a comprovação de culpa implica na automática responsabilização do agente causador do dano.

Segundo a interpretação de Caio Mário Pereira (2011, p. 210) a natureza jurídica da responsabilidade civil tem relação com a sua conceituação e funcionalidade dentro do âmbito judicial, é necessário entender que neste caso, a descrição conceitual acerca do significado antes abordado, reflete em parte a natureza jurídica da responsabilidade civil, ou seja, dentro de sua funcionalidade na esfera legal encontra-se facilmente a reparação de um dano como forma de responsabilização, a punição por um dano causado como forma de repelir uma ação irresponsável, e em alguns casos, a tentativa de retorno ao estado anterior como maneira de reconhecer materialmente o dano causado.

Conforme a visão de Diniz (2009, p. 213) entende-se que a natureza jurídica da responsabilidade civil é apenas um dos seus vários aspectos, de modo geral, é possível entender que esta natureza jurídica possui ligação também com a essência de tal termo, ou seja, a responsabilização e sim e a obrigatoriedade em arcar com algo que já está acordado é a principal característica de sua natureza jurídica. Deste modo, reforça-se o fato de que os entendimentos sobre a responsabilidade civil podem distinguir-se quanto à sua apresentação, contudo o seu sentido, funcionalidade e finalidade permanecem imutáveis e semelhantes ao que é apresentado em seus conceitos.

Para considerar agora as espécies de responsabilidade civil estabelece-se que, primordialmente, é necessário esclarecer que a classificação da responsabilidade civil ocorre costumeiramente segundo doutrinadores como Sérgio

Pinto Martins (2011, p. 45), conforme a razão da culpa e de acordo com a natureza jurídica violada.

Contudo, a divisão primária da responsabilidade civil acontece de acordo com Martins (2011, p. 46) em duas partes, sendo então apontada as teorias da responsabilidade civil objetiva e subjetiva. Neste ponto, entende-se que esta divisão possui obviamente uma finalidade e uma caracterização que individualiza cada teoria, considerando suas certificações e finalidades é indispensável que estas duas teorias sejam analisadas separadamente com o intuito de entender as suas implicações dentro do ambiente judicial.

Neste ponto, a caracterização da responsabilidade civil é imprescindível à presença de itens basilares como, conduta humana, o dano e nexos causal, que se traduz no vínculo, ou correspondência entre a ação e o dano causado, sendo óbvio que a falta de um desses elementos implica diretamente na incoerência de responsabilização.

A compreensão da responsabilidade civil subjetiva possui três bases principais que são, a culpa, o dano e o nexos causal. Esta definição faz entender o seguinte: para que uma vítima de um dano possa conseguir uma reparação ela precisa comprovar a culpa do ofensor somada ao nexos causal entre a conduta dele e dano.

Dentro do universo jurídico nacional, a teoria da responsabilidade civil subjetiva encontra-se ancorada no artigo 186 e o artigo 927 do Código Civil. Dentro destes artigos é estipulado que a ação ou omissão voluntária, a negligência ou a imperícia que causa dano a terceiros obriga o autor a reparar o dano. O que se percebe com isso é que, a configuração do ato ilícito depende primeiramente da imputabilidade do agente, e da culpa. Na imputabilidade existe a probabilidade de o agente responder por uma conduta contraditória à sua obrigação.

Enquanto que na culpa, é abraçada a ideia do dolo como pressuposto, da negligência, da imperícia e da imprudência. Sintetizando o que foi dito, reforça-se que, no que pertence a Responsabilidade Subjetiva, o anseio à da reparação do dano é esquematizada pelo fator culpa, que implicará na vontade do agente em causar uma situação lesiva a terceiros, devendo o causador do dano responder integralmente pelos prejuízos provocados.

Sobre a responsabilidade civil objetiva, observa-se que não há dentro do ambiente legal a necessidade de discussão sobre a comprovação ou não da culpa,

isto é, dentro da descrição desta teoria observa-se de acordo com Dias (2011, p. 101) que o princípio que a descreve é taxativo no que se refere à do dano.

Ainda de acordo com Rodrigues (2011, p. 34) na responsabilidade objetiva é preciso apenas a ocorrência do fato para que seja imputada ao autor da ação danosa a responsabilização através do devido ressarcimento, com isso, torna-se dispensável a comprovação da culpa.

Gonçalves (2012, p. 42) explica que, dentro da responsabilidade civil objetiva a atitude culposa ou dolosa do agente causador do dano é o item de menor importância, tendo em vista que a ligação entre a causalidade que relaciona o dano sofrido por a vítima e a ação do agente é suficiente para fazer surgir a obrigação de reparação independente de uma ação culposa ou dolosa. Sendo então aplicada aos casos em que há o conflito entre passageiros e companhias aéreas, há que se considerar que cada caso possui a sua especificidade e precisa dessa forma arcar com as responsabilidades perante seu passageiro/cliente.

CAPÍTULO 3 - PROTOCOLOS DE COMBATE À COVID-19 REALIZADOS PELAS EMPRESAS AÉREAS E AEROPORTOS

No decorrer desse capítulo é contemplado especificamente sobre a adoção dos protocolos de combate à COVID-19 tanto por companhias aéreas quanto por aeroportos. E também é discutido de forma fundamentada todas as principais ações e medidas adotadas, procurando deixar claro o foco de cada uma.

3.1 Medidas de higienização das aeronaves

Com a chegada da pandemia da COVID-19, uma série de ações tiveram que ser tomadas e novos protocolos serem adotados, como forma de viabilizar o fluxo de circulação de pessoas em áreas públicas. No caso da permanência de pessoas no interior de aeronaves, seja para viagens de curta, média ou longa distância, uma série de fatores tiveram que ser adaptados. (ANVISA, 2021)

Observando então que a necessidade de ajustes no caso de higienização de aeronaves requer, além de demais ações de distanciamento, o cumprimento de protocolos sanitários de higienização, é notável que tenha havido maior rigor na execução desses processos, tendo como ponto de partida a realização de desinfecção e limpeza em todos os setores da aeronave tanto nos instantes pré-embarque, quanto no pós-desembarque. (ANAC, 2020)

Nos aeroportos, foi observado que a adoção de medidas de segurança, sempre ocorreu em acordo com os ditames e regras citados pela OMS já no início da pandemia, nesse contexto, ficou observado ainda que, de acordo com as determinações repassadas pela Organização Mundial da Saúde, foi necessário em aeroportos de todo o país, uma grande adaptação e reorganização de todo o espaço interno, com o foco de fazer válidas todas as medidas de segurança e de distanciamento social necessárias para o combate ao vírus. (LATAM AIRLANES BRASIL 2020)

Nesse interim, é importante que se destaque o fato de que, por meio dessas ações, ficou constatada a possibilidade de continuidade das atividades em aeroportos de todo o país, haja visto a relevância dessas atividades para o funcionamento do mesmo. De modo geral as medidas adotadas dentro de

aeronaves tiveram maior atenção, justamente por causa do espaço reduzido e do ambiente fechado do transporte aéreo junto à sua capacidade de funcionamento.

O que entra em questão nesse caso é o fato de que a atuação da empresa precisou ser reorientada e todo um processo logístico teve que ser adaptado para que as aeronaves continuassem a voar. Nesse caso o que se observou foi o impasse latente nessa questão, onde de um lado se tem a necessidade de adequar o espaço entre passageiros para que ao menos o espaçamento mínimo fosse mantido, de outro lado, a liberação de espaços implicaria na necessidade de funcionar com uma capacidade reduzida de passageiros, o que implicaria em uma condição de prejuízo monetário para a companhia. (IATA, 2019)

A possibilidade mais plausível nesse caso seria a testagem em massa, contudo, sem a colaboração do Governo Federal para esses custos adicionais, sem a disponibilidade massiva de testes rápidos para essa finalidade em todos os aeroportos do Brasil e sem a possibilidade de delegar essa parcela integralmente ao consumidor, o que restou às companhias, foi a rigidez total na cobrança de cumprimento das medidas de segurança aos passageiros, fazendo uso conjunto de ações muito específicas, como por exemplo, aferição de temperatura no momento do embarque, exigência de uso de máscara de segurança, desinfecção das mãos do passageiro com o uso do álcool em gel, e em algumas companhias, foi feita a doação de pequenos kits de prevenção com potes ou sachês de álcool em gel e máscaras descartáveis. (CASSOL, 2019)

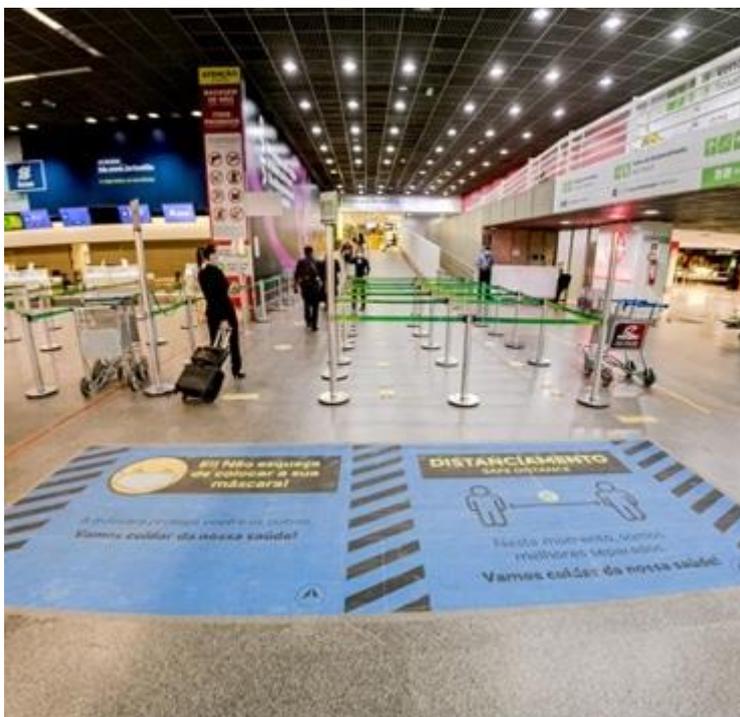
Novamente Cassol (2019) explica que, no interior das aeronaves, o que se observa é a busca contínua por preservar a qualidade de vida dos passageiros, com isso, é notado periodicamente em todos os voos de média e longa duração, a vigília constante da equipe de comissários para fazer com que os passageiros permaneçam sempre com as máscaras e também fazendo o uso do álcool em gel, imediatamente antes e após o contato com alguma superfície, maçaneta de sanitários, banheiros da aeronave e assim por diante.

3.2 Procedimentos de prevenção e sinalização nos aeroportos

De acordo com o entendimento de Kafruni (2020), todo o processo de gestão em aeroportos de todo o Brasil, foi readequado para fazer com que a circulação de pessoas ocorresse da forma mais segura possível, nesse sentido, é necessário que se demonstre algumas dessas principais medidas tomadas pelas companhias e especialmente pelos aeroportos de todo o país, para fazer com que a circulação de pessoas ocorresse de forma organizada e bem articulada.

Conforme determinação da ANAC (2019), o cumprimento das normas de segurança e de distanciamento apresentadas pela OMS, fizeram com que o espaço interno de aeroportos de todo o Brasil fosse readaptado, nesse contexto, se demonstra algumas dessas ações adiante presentes no Aeroporto de Brasília, sendo a primeira delas as faixas de sinalização como mostra a Figura 2.

Figura 2 . Sinalização na entrada de embarque doméstico



Fonte: Aeroporto de Brasília, 2020. (Alterado pelo autor)

Na Figura 2, o que se pode ver é que a faixa de sinalização da entrada de embarque doméstico no aeroporto ganhou destaque, e chama atenção de passageiros que adentram o espaço, a ideia dessa faixa é alertar as pessoas para a condição de quarentena vivida em todo o mundo, e para a necessidade de aderir

às novas medidas que estão em vigor no aeroporto. A faixa também chama atenção para a necessidade de uso de máscara, para o respeito às marcações e o distanciamento mínimo exigido, junto a outra série de fatores e ações que precisam ser adotadas no espaço interno do aeroporto.

Seguindo nessa linha de análise, a Figura 3 retrata os marcadores presentes nos bancos de espera.

Figura 3 . Distanciamento dos assentos



Fonte: Aeroporto de Brasília, 2020. (Alterado pelo autor)

A necessidade de marcadores nos assentos remete à importância de preservação do distanciamento social. Com essa medida de demarcar um assento e deixar outro livre, o aeroporto consegue manter o distanciamento mínimo exigido pela OMS e Vigilância Sanitária, fazendo com que seja preservado minimamente a qualidade em seu atendimento, ao mesmo tempo em que respeita integralmente as ações sanitárias de contenção do vírus.

Na Figura 4, é relatado um outro modelo adotado para a preservação da qualidade dentro do ambiente do aeroporto, nesse caso, se tem um espaço reservado para o controle e aferição de temperatura. Há um profissional devidamente qualificado que tem como meta medir adequadamente a temperatura de cada passageiro, fazendo com que seja garantido o seu embarque com a

confirmação de que não há no instante da aferição, sintomatologia que indique estado febril do passageiro ou qualquer outra alteração em seu quadro.

Figura 4 . Área de verificação de temperatura no aeroporto



Fonte: Aeroporto de Brasília, 2020. (Alterado pelo autor)

Conforme determinações da ANAC (2019), a aferição de temperatura tem como escopo maior assegurar que não há no instante do embarque, um quadro sintomatológico notável do passageiro, obviamente, que nos casos de um passageiro assintomático essa ação pode ser falha, contudo, os demais protocolos adotados são totalmente eficazes no que se refere à questão do distanciamento o que em tese, já reduz consideravelmente os riscos de contaminação entre passageiros.

Ao se direcionar para a Figura 5, observa-se que há certa linearidade na estipulação desses códigos, isso porque, o aeroporto segue integralmente demarcado e com lembretes que se expandem por todo o seu espaço de circulação, onde costumeiramente é lembrado aos passageiros, a necessidade e indispensabilidade de ações de distanciamento.

Figura 5 . Sinalização de distanciamento nas filas



Fonte: Aeroporto de Brasília, 2020. (Alterado pelo autor)

Com a estipulação de uma medida de distanciamento mínimo e com a realização de lembretes contínuos em toda a área de circulação do aeroporto, tem-se ainda a demarcação no piso indicando aos passageiros e profissionais que circulam por aquele espaço, qual o devido local em que pode permanecer, assim, além de todas as recomendações, ainda é disposto ao passageiro informações precisas sobre o distanciamento a ser adotado em filas.

Já em espaços de lazer e socialização como na praça de alimentação, foi adotado um protocolo ainda mais claro, tendo em vista que são esses espaços são os mais propensos a fazer com que haja uma maior aglomeração de pessoas. Assim, pode se dizer que medidas como:

- Interdição de mesas;
- Orientação para aglomeração mínima de pessoas, se limitando a no máximo duas pessoas em lados opostos;
- Protocolo de higienização constante das mesas e das cadeiras;
- Tempo de permanência reduzido nesses espaços;
- Orientação dos protocolos de higiene com solicitação para a retirada da máscara somente quando for se alimentar.

Figura 6 . Recomendação de distanciamento nas mesas



Fonte: Aeroporto de Brasília, 2020. (Alterado pelo autor)

Observando o que consta exposto na Figura 6, as medidas de segurança que são aplicadas no decorrer de todo o espaço do aeroporto, tem como fundamento maior fatores como:

- Engajamento dos passageiros na usabilidade e aplicabilidade das medidas de preservação e prevenção;
- Conscientização da comunidade que frequenta o aeroporto quanto a importância de cumprimento dos protocolos de segurança apresentados;
- Contribuir para a redução na proliferação e contaminação com o vírus da COVID-19;
- Seguir com as atividades executadas no aeroporto, para que dessa forma seja viabilizada a vida de pessoas que precisam viajar todos os dias.

Por meio dessas ações, pode se observar conforme determinações da ANAC (2019), que a possibilidade de contaminação dentro do espaço dos aeroportos de todo o país, seja reduzida de forma considerável. Importante dizer que com a

realização dessas ações, o que se tem é um aumento na adesão de pessoas que adotaram com maior facilidade os requisitos de prevenção e redução dos riscos de contaminação, levando para a sociedade como um todo esses hábitos.

De acordo com o que se tem exposto em OPAS (2019), sendo os aeroportos do país os pontos de maior movimentação com alto fluxo de entrada e saída, é relevante que tenham sido neles validadas as principais medidas de segurança e a adoção imediata de todos os protocolos de saúde, sendo aí reconhecida a necessidade de se fazer com que essas, que tinham como objetivo maior a preservação do quadro de saúde de todos, fossem de fato efetivadas e mostrassem na prática resultados táteis.

Conforme o que é mostrado em Vagas e Faria (2020), toda a adoção das medidas de segurança e distanciamento social propagadas por órgãos como a OMS e a Vigilância Sanitária nacional, são responsáveis por contribuir favoravelmente para um quadro de funcionamento eficaz em aeroportos de todo o país, fazendo com que a rotatividade dentro desses ambientes ocorra de acordo com as normas estipuladas, e com o foco central na redução de contaminação.

De acordo com o entendimento que é demonstrado nos ditames publicados da Infraero no ano de 2021, é observado que, seguindo as determinações da Anvisa, ficou determinado a obrigatoriedade de cumprimento das medidas de preservação contra a COVID-19 em aeroportos de todo o país. Com a obrigatoriedade dessas medidas, os aeroportos que no começo da pandemia ainda não tinham adotado normas de segurança passaram a validar o cumprimento dessa normativa, se adequando completamente a esse novo cenário.

Assim, observando dados publicados no site oficial do Ministério da Saúde, ficou confirmado que, já no primeiro mês após a declaração do status global de pandemia feito pela OMS, cerca de 30% dos aeroportos locais já haviam adotado as medidas de segurança impostas, em um período de 45 dias posterior à declaração da OMS, todos os aeroportos do país, já se encontravam em situação de adaptação ao cenário pandêmico de forma total.

Nesse contexto, é válido dizer que, em caso de morosidade na adoção dessas medidas, se justifica a demora na execução de medidas práticas como por exemplo a marcação em espaços públicos, como as Figuras mostradas no decorrer desse tópico, em decorrência de um déficit logístico de toda a demanda que o início da pandemia demandou. (ANVISA, 2020)

Mesmo assim, conforme mostra Kafruni (2020), com a indisponibilidade de recursos materiais, como faixas de orientação, dificuldades de compra de kits de segurança compostos por itens como:

- Máscaras descartáveis;
- Luvas descartáveis;
- Álcool em gel;
- Medidores de temperatura;
- Adesivos para piso;
- Letreiros de orientação;
- Marcadores de assento;
- Plaquinhas para mesa.

É preciso que se reconheça que, mesmo com a dificuldade logística de adquirir marcadores eficientes de sinalização, as medidas iniciais dentro de espaços como aeroportos foram tomadas e seguidas a risca, procurando sempre manter a qualidade e a funcionalidade do espaço.

CAPÍTULO 4 - O CUSTO DA PANDEMIA COVID-19 NAS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS

No decorrer desse capítulo é contemplado de modo objetivo as despesas das companhias em deixar as aeronaves em solo, e a atuação das empresas aéreas nas questões trabalhistas. Com a redação desse tópico, apresenta-se importantes entendimentos sobre as condições vivenciadas no decorrer da pandemia e que orientam decisões em todo o território nacional.

4.1 As despesas de deixar as aeronaves em solo

Observando tudo que foi discutido até o presente momento, pode-se concluir que, com a chegada da pandemia todas as companhias se viram diante de um impasse, deixar as aeronaves em solo, ou seguir em voo com as adaptações legais e a adoção dos protocolos de saúde.

De forma direta fica constatado conforme enunciado da própria Infraero, que mesmo com a adoção de novas medidas e os custos decorrentes das adaptações necessárias para seguir funcionando na pandemia, é importante dizer que é mais viável do ponto de vista financeiro seguir em funcionamento. Conforme o que se tem exposto em Cassol (2019), a imprecisão quanto ao tempo de duração da pandemia, torna inviável qualquer ação de estagnação de funcionamento. Nesse sentido, há que se considerar também que no tocante às companhias aéreas, esse custo de adaptação pode ser o equivalente ao de manutenção das aeronaves em solo.

Dessa forma, Cassol (2019) segue reiterando que a adequação a novas medidas de segurança apesar de dispendiosas no início de todo o processo de adaptação, são fáceis de serem mantidas após todo o processo de manutenção outrossim, representam a boa vontade da companhia em seguir se adaptando e realizando suas ações de forma plena, garantido aos seus passageiros o devido funcionamento.

4.2 Atuação das empresas aéreas nas questões trabalhistas

Não só nas companhias aéreas, em todo o cenário de relações trabalhistas houve a necessidade de se fazer cumprir os direitos do trabalhador, com a necessidade de adequação em todo o modo de funcionamento, o que se teve foi a

busca continua para que os direitos dos trabalhadores fossem preservados de modo direto e bem articulado.

Nesse quesito, ao se buscar em fontes de pesquisa sobre a atuação das empresas aéreas em relação às questões trabalhistas, se observa na jurisprudência disponibilizada em vários sites pela internet e também nas disposições do Ministério do Trabalho, toda a demanda de decisões tomadas no decorrer dessa pandemia, se ancora especificamente na adoção dos princípios trabalhistas descritos adiante, que são responsáveis pela condução de decisão de boa parte do corpo de magistratura nacional.

Dentro da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), observa-se que é utilizado na sua composição, princípios que são essenciais dentro do ordenamento jurídico. Em seu art. 8º existe a elucidação de que autoridades fiscalizadoras que se encontram ligadas à inspeção do trabalho, assim como qualquer outro instrumento.

No que se refere à compreensão e descrição destes pode-se descrever os mesmos da seguinte maneira: princípio do “in dubio pro misero” ou “pro operario”, princípio da norma mais favorável, princípio da irrenunciabilidade das garantias legais do trabalhador, princípio da primazia da realidade, princípio da irredutibilidade salarial, princípio da responsabilidade solidária do empregador, princípio da continuidade da relação de emprego ou da subsistência do contrato, princípio da nulidade da alteração contratual prejudicial ao empregado, princípio da razoabilidade, princípio do conglobamento.

O primeiro princípio a ser tratado é o princípio do “in dubio pro misero” ou “pro operário”. Claramente o princípio do “in dubio pro misero” ou “pro operário”, mostra-nos que, em sua aplicação, existe a clara probabilidade de adesão do representante legal à versão da parte menos favorecida, que neste caso é o trabalhador. A aceitação sobre a teoria favorável ao trabalhador consiste no fato de que é necessário que haja uma aceitação/intervenção da teoria disposta pela parte mais fraca, tendo em vista que essa, em grande parte dos casos não possui nenhum tipo de apoio inerente a seu caso, seja ele legal ou não, ficando assim prejudicada mediante o patrão, que pode dispor de recursos e de amparo legal quase ilimitado.

Com isso, no segundo princípio, mostra-se a definição de Cavalieri Filho (2010, p. 48), sobre o princípio da norma mais favorável que de acordo com referido autor, faz referência ao fato de que o princípio da norma mais favorável é resultado de normas imperativas, e, assim, de ordem pública, que configuram a intervenção

básica do Estado nas relações de trabalho, visando a opor obstáculos à autonomia da vontade.

Delgado (2013, p. 47), mostra que no princípio da irrenunciabilidade, a máxima reflexão feita sobre os direitos do trabalhador estabelece justamente a incapacidade de retrocesso laboral, sendo taxativo o cumprimento destes direitos independente da relação de trabalho. Deste modo, os exemplos de direitos citados por ele logo acima – férias, salário mínimo e décimo terceiro, são a base dos direitos do trabalhador não podendo estes sofrer qualquer tipo de alienação, assim, ao ser estabelecida uma relação de trabalho, o princípio da irrenunciabilidade estará presente como forma de assegurar ao trabalhador segurança, dignidade e respeito a seus direitos.

No próximo princípio a ser tratado, encontra-se a tese sobre a primazia da realidade que se configura como o quarto princípio e é apresentada por Martins (2011, p. 41). Em termos mais claros, este princípio compartilha segundo o entendimento de Martins (2011, p. 41) exatamente o que é mostrado no princípio da verdade real, que se encontra estampado nos alicerces do direito processual penal. Deste modo, somente o que consta empiricamente na realidade do trabalhador, tendo em vista que ao levar em conta elementos que realmente constam na realidade do contratante, tem-se automaticamente um acordo similar e coerente com a realidade deste.

Com isso, parte-se ao quinto princípio que prega sobre a irredutibilidade salarial e é fundamentado por Delgado que afirma:

A compensação monetária destinada à quitação dos serviços que são cultivados pelo empregado não pode sofrer redução em favor ao puro e simples interesse do empregador. É ressaltado ainda que o mesmo não pode realizar descontos por vontade própria. A redução salarial é aceitável e lícita apenas quando acontecer em virtude de lei, vigente, o art. 462 da CLT, ou em razão de leis de origem privada, ou ainda como um acordo pré-existente entre as partes conforme reza o Art. 7º, VI, da CF/88. (Delgado, 2013, p. 62)

O enunciado acima é claro e assertivo no que se refere à impossibilidade de redução salarial, descontos sem a prévia anunciação ao trabalhador e ainda o corte indevido de receitas que são de direito deste. Delgado (2013, p. 62) ressalta ainda que existe a possibilidade de redução salarial apenas quando esta ocorrer em função do art. 462 da CLT. Cabe dizer ainda que a redução salarial pode ser vista

como, indevida, imprópria e leviana para com o trabalhador que certamente espera receber o que foi acordado primariamente.

Passa-se então o sexto princípio que é o princípio da responsabilidade solidária do empregador, e é esclarecido por Cavalieri Filho da seguinte forma:

Sobre o seu sentido etimológico que traduz de maneira simples o princípio da responsabilidade solidária do empregador, ou seja, este princípio faz referência à existência de grupos econômicos de empresas sob um mesmo conglomerado, todos, ainda que divergentes em relação à sua estrutura ou ao seu ramo de atuação, permanecem, condicionados a uma única matriz detentora da responsabilidade de executar todas as obrigações trabalhistas incididas. (Cavalieri Filho, 2010, p. 132)

A dissertação sobre o princípio é clara e coesa ao mostrar que a postura do empregador precisa estar correlata à obrigação de se manter entendido sobre a situação do trabalhador e solidário a esta. O Sétimo princípio é o da continuidade da relação de emprego ou da subsistência do contrato é segundo Martins (2011, p. 51) uma forma de abstrair-se em relação à segurança do empregado ainda que haja algum tipo de mutação estrutural ou relativa à funcionalidade dentro do seu espaço de trabalho, independente de qual seja, a empresa.

O sentido maior deste princípio é quanto à capacidade de mudança em uma empresa, pois, ele apregoa que, mesmo que surjam relevantes mudanças no que diz respeito à propriedade de uma instituição ou ainda na estrutura jurídica da empresa, persistirá a impossibilidade de haver afetação nos contratos de trabalho que já se encontram estabelecidos. Nota-se claramente aí a adesão ao preceito constitucional do direito adquirido que consta no art. 5º, XXXVI, da CF/88, dentro da CLT este, vem explicitado nos arts. 10 e 448.

Passando ao princípio da nulidade da alteração contratual prejudicial ao empregado, que é o oitavo princípio nesta análise, tem-se em Delgado o seguinte comentário:

É garantido que é nula toda condição que venha a produzir efeitos jurídicos ou qualquer disposição contratual que ocorra sem a devida concordância de uma das partes envolvidas no processo, inclusive o trabalhador, lembrando que a alteração *in pejus* não ocasiona efeitos de esfera jurídica, isto porque, tal evento, causa danos diretos e indiretos exclusivamente ao empregado. Deste modo, alguma mudança de natureza contratual que consiga piorar a relação de emprego com objetivo de depreciar o empregado além de não produzir implicações jurídicas, também é proibida pelo ordenamento jurídico trabalhista conforme consta no Art. 468 da Consolidação das Leis do Trabalho. (Delgado, 2013, p. 54)

Conforme se vê em Delgado (2013, p. 54) existe a definição de que é terminantemente proibido a qualquer parte que integra um contrato de serviço, a alteração, o acréscimo ou decréscimo de cláusulas que venham a prejudicar, integral ou parcialmente o trabalhador. Com isso, qualquer alteração contratual após a assinatura deste pelo trabalhador somado à efetiva procura por ferir ou burlar os direitos do trabalhador passam a ter automática nulidade e invalidade judicial sob a redação do presente princípio.

Partindo ao princípio da razoabilidade, nono princípio, vê-se de acordo com Cavalieri Filho que o mesmo pode ser entendido sob a seguinte ótica:

Este princípio se refere à atuação dos homens, desde que esta ação esteja em acordo e fundamentada no pleno uso da razão, valorizando o senso de razoabilidade dentro de questões que são pertinentes às categorias e de métodos para o alcance de resultados ambicionados. Pode-se então dizer que este princípio ilustra a coerência lógica que deve existir entre o que deve ser disposto para que não sejam afetadas uma das partes dentro da relação jurídica, não tornando prejudicial nem nocivo, o pacto laboral. (Cavalieri Filho, 2010, p. 67)

Cavalieri Filho (2010, p. 67) mostra que o emprego deste princípio se assegura na possibilidade de se aderir racionalmente a eventos que ocorram exclusivamente dentro do ambiente de trabalho, sem dúvida este princípio assevera a possibilidade de se entender e de se visualizar as situações inerentes ao ambiente de trabalho de forma digna e profissional zelando pela verdade e condição de cada parte sem deixar se envolver por concepções e crenças, sendo justo independente do que ocorrer.

No último princípio a ser tratado tem-se o princípio do conglobamento, que é embasado em Delgado, que aponta:

Pode-se entender que este princípio aborda a compactuação de condições que são em tese prejudiciais ao empregado. Ainda neste princípio entende-se que são destacados a majoração das vantagens e o não acarretamento de prejuízos ao empregado. Deste modo, apreende-se que o princípio aqui tratado interage com o Art. 460 da CLT onde é exposto que os princípios aqui dispostos estipulam as espécies de remuneração e de emprego, não sendo admitido o prejuízo para o empregado. (Delgado, 2013, p.57)

Neste último princípio, encontra-se a defesa sistemática à redução de condições que são prejudiciais ao trabalhador em uma relação de trabalho. Desta

forma o que deve imperar é a defesa absoluta de condições favoráveis e de situações que são em suma benéficas em todos os aspectos ao trabalhador. Com isso, entende-se por meio de tudo que foi disposto, que é necessário que se diga que os princípios dispostos na Teoria Geral do Direito do Trabalho integram não só a função hermenêutica da ciência jurídica, mas também a sua aplicação dentro das relações trabalhistas que serão evidenciadas na rotina do trabalho.

CONCLUSÃO

Ao se chegar à finalização do presente trabalho pode se pontuar os principais entendimentos adquiridos com essa abordagem, evidenciando que, de acordo com o que foi mostrado em seu decorrer, os principais impactos trazidos com a pandemia da COVID-19 se direcionam diretamente com a necessidade de adoção de uma nova forma de interação, tanto entre companhia e passageiro, quanto no que diz respeito ao relacionamento entre passageiros no ambiente interno de aeronaves quanto de aeroportos.

Nesse sentido, pode se dizer que a adequação de medidas de segurança foi de longe o fator de maior dificuldade no processo de adequação, tendo em vista que, sendo a principal medida a ser adotada fazer menção justamente ao distanciamento social, se fez necessário um ajuste logístico nos demais protocolos para que dessa forma fosse preservada a capacidade operacional que viabilizasse a decolagem das aeronaves.

Também foi especificado no decorrer desse trabalho, a respeito dos conflitos situacionais e das medidas que tiveram que ser tomadas nos casos de passageiros com agendamentos futuros, que procuravam reembolsos e demais situações, nesse quesito, fica observado que a máxima legal de defesa do consumidor deve ser observada como fonte maior de referência, em especial para os casos de adoção de legislação própria de cada companhia.

No caso dos relacionamentos entre companhias e seus colaboradores, as medidas de defesa dos direitos do trabalhador, em especial toda a principiologia trabalhada no decorrer desse texto, segue como norma maior de referência em acordo com as decisões jurisprudenciais trabalhadas.

Ao se finalizar essa abordagem, chega-se ao entendimento de que, com a adoção dessas medidas, o objetivo maior de preservação e de manutenção de distanciamento foi devidamente cumprido. A existência de conflitos e de pequenos ajustes se configuram como parte natural de um processo de adaptação, contudo, precisa ser visto como um item de validade e de parte de um todo adaptativo.

REFERÊNCIAS

ANAC. **Empresas aéreas – consulta.** Disponível em: <<https://sistemas.anac.gov.br/sas/empresasaereas/view/frmEmpresas.aspx>>.

ANAC, 2020. **Novas medidas sanitárias em aeroportos e aeronaves reforçam uso de máscaras e proteção aos passageiros e profissionais.** Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/noticias/2020/novas-medidas-sanitarias-em-aeroportos-e-aeronaves-reforcaram-uso-de-mascaras-e-protecao-aos-passageiros-e-profissionais>>.

ANAC. **Painel de Indicadores do Transporte Aéreo 2019.** Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporteaereo/painel-de-indicadores-do-transporte-aereo/painel-de-indicadores-dotransporte-aereo-2019>>.

ANAC. **Principais medidas do setor aéreo após início da pandemia de Covid-19 – Linha do Tempo.** Agência Nacional de Aviação Civil. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/coronavirus/linha-do-tempo>>.

ANAC. **Principais medidas do setor aéreo após início da pandemia de Covid-19 – linha do tempo.** Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/coronavirus/linha-do-tempo>>.

ANVISA, 2021. **Entram em vigor novas regras para o uso de máscaras nos aeroportos e aviões.** Disponível em: <<https://www.gov.br/anvisa/ptbr/assuntos/noticias-anvisa/2021/entram-em-vigor-novas-regras-para-o-uso-demascaras-nos-aeroportos-e-avioes>>.

BARRETO, Margarita. **Planejamento e Organização em Turismo.** Campinas, SP. Papyrus, 1991.

BENI, M.C. **Análise estrutural do turismo.** São Paulo: Editora Senac, 2006.

BRASIL. **Lei nº 14.034 de 5 de agosto de 2020.** Diária Oficial da Republica Federativa do Brasil. Brasília, DF, nº 150, p. 1, 5 ago., 2020, seção 1. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.034-de-5-de-agosto-de-2020-270712514>>.

CASSOL, Leonardo. **O que as companhias aéreas estão fazendo para sobreviver à pandemia de coronavírus.** Melhores destinos. Disponível em: <<https://www.melhoresdestinos.com.br/companhias-aereas-lutam-na-crise.html>>.

CAVALIERI FILHO, Sebastião Geraldo de. **Indenizações por Acidente de Trabalho ou Doença Ocupacional.** 4ª Ed., São Paulo: LTr, 2008.

CAVALIERI FILHO, Sebastião Geraldo de. **Indenizações por Acidente de Trabalho ou Doença Ocupacional.** 4ª Ed., São Paulo: LTr, 2010.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Impacto da pandemia no setor de turismo**. Jornal da USP. Disponível em: <<https://jornal.usp.br/artigos/impactos-da-pandemia-no-setor-de-turismo/>>.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 8 ed. São Paulo: LTr, 2013.

DIAS, Dalmo. **Direitos humanos e cidadania**. São Paulo: Moderna, 2011

DINIZ, Maria Helena. **Responsabilidade civil**. 24. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

FGV, Projetos. **Impacto Econômico do Covid 19 – Propostas para o Turismo Brasileiro, 2020** (mimeo).

GONÇALVES, Ionas Deda. **Direito do trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2012.

IATA. 2019. **O valor do transporte aéreo no brasil**. Disponível em: <<https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/brazil-ovalor-do-transporte-aereo.pdf>>

INFRAERO. **Infraero adota novas medidas de proteção definidas pela Anvisa contra o COVID-19**. Disponível em: <<http://www4.infraero.gov.br/coronavirus>>.

ISTOÉ, 2020. **Brasil confirma primeiro caso de corona vírus na América Latina**. Disponível em: <<https://istoe.com.br/brasil-confirma-primeiro-caso-de-coronavirus-naamerica-latina/>>.

KAFRUNI, Simone. **Anac flexibiliza regras para as companhias aéreas durante a pandemia**. Correio Brasiliense. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2020/05/14/internas_economia,854781/anac-flexibiliza-regras-para-as-companhias-aereas-durante-pandemia.shtml>.

LATAM AIRLINES BRASIL. **Sobre Nós**. Disponível em: <https://www.latam.com/pt_br/conheca-nos/sobre-nos/historia/>.

MARTINS, Sidnei. **O direito à Proteção ao Meio Ambiente de Trabalho no Brasil: os desafios para a construção de uma racionalidade normativa**. São Paulo: LTr, 2011.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Sobre a doença**. Ministério da Saúde. Disponível em: <<https://coronavirus.saude.gov.br/sobre-a-doenca>>.

OMS. COVID-19 no Brasil. **Organização Mundial da Saúde**. Disponível em: <<https://covid19.who.int/region/amro/country/br>>.

OPAS. **Folha informativa COVID-19**. Organização Pan-Americana da Saúde. Disponível em: <<https://www.paho.org/pt/covid19>>.

PALHARES, Guilherme. **Transporte Aéreo e Turismo**. São Paulo: Aleph, 2001.

PALHARES, Guilherme. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

AEROPORTO DE BRASÍLIA. **Para você voar tranquilo.** Disponível em: <<https://www.bsb.aero/hotsites/2020/para-voce-voar-tranquilo/>>.

PEREIRA: Caio Mário. **Curso de direito da seguridade social.** São Paulo. Saraiva, 2011.

RODRIGUES, Carlos Alberto. **Responsabilidade civil nas atividades perigosas.** São Paulo: RT, 2011

SENADO FEDERAL. **MP de socorro ao setor aéreo altera regras de reembolso e promove outras mudanças.** Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/07/15/mp-de-socorro-ao-setor-aereo-altera-regras-de-reembolso-e-promove-outras-mudancas>>.

SILVEIRA, Daniel. **Setor de turismo despenca 36,7% em 2020, diz IBGE.** G1. Disponível em: <<https://g1.globo.com/turismo-e-viagem/noticia/2021/02/11/setor-de-turismo-despenca-367percent-em-2020-diz-ibge.ghtml>>.

STOCCO, Rui. **A responsabilidade civil.** in: MARTINS FILHO, Ives Gandra da Silva; MENDES, Gilmar Ferreira; 2011.

UNWTO. **Avaliação do impacto do surto COVID-19 no turismo internacional. Organização do Turismo Mundial.** Disponível em: <<https://www.unwto.org/impact-assessment-of-the-covid-19-outbreak-on-international-tourism>>.

VAGAS, Ivan Martínez-. FARIA, Flávia. **Companhias aéreas retomam voos de cidades com expansão do coronavírus.** Folha de São Paulo. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/06/companhias-aereas-retomam-voos-a-cidades-com-expansao-de-coronavirus.shtml>>.