



VOTO

PROCESSO: 00065.522708/2017-19

INTERESSADO: KLM CIA REAL HOLANDESA DE AVIAÇÃO

RELATOR:

1. DA CAPITULAÇÃO

1.1. Inicialmente, cabe destacar o disposto no art. 34 da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, *in verbis* (grifo meu):

Art. 34. A sanção de multa será expressa em moeda corrente, calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica.

1.2. Desta forma, afasto, de início, a possibilidade de aplicação de valores de multas nos termos das tabelas anexas à Resolução nº 472, por entender que ambos os autos de infração se tratam de hipóteses que deveriam ser baseadas exclusivamente nos valores estabelecidos pela Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, que definiu os procedimentos a serem adotados pelas companhias aéreas no caso de não transporte de passageiros.

1.3. Resta, portanto, avaliar a oportunidade de recapitulação do auto à luz da Resolução nº 400. Podemos verificar claramente que o simples fato ora citado não configura infração, impelindo a empresa aérea à prestação de assistência e, em alguns casos, ao pagamento de valores ao usuário, além da reacomodação em outros voos. Podemos verificar, assim, a impossibilidade de punição exclusivamente pelo acontecimento de não transporte de passageiros, seja por cancelamento, atraso ou preterição.

1.4. Desta maneira, fica claro que o auto de infração supracitado não deve prosperar mesmo se recapitulado conforme a Resolução nº 400. Importante ressaltar ainda que não se trata de vácuo regulatório uma vez que a referida resolução prevê punição aos operadores que deixarem de seguir os procedimentos necessários quando do cancelamento, atraso ou preterição.

1.5. No que tange à existência de infração pelo operador por não ter embarcado 31 passageiros originalmente marcados para o voo, vale rememorar que o regulado reacomodou os passageiros e prestou assistência material, deixando, contudo, de atender ao art. 23 da Resolução nº 400 ao não fazer chamada de passageiros que excederem o limite de disponibilidade de assentos, fato pelo qual já realizou pagamento de multa conforme processo Sei! 00065.522707/2017-74.

2. DO CUMPRIMENTO DA RESOLUÇÃO 400

2.1. Observa-se que a empresa não efetuou o pagamento de 500 DES imediatamente, conforme previsto no art. 24 da citada Resolução, fundamentando o auto SEI! 0639229, cujo recurso está sendo avaliado no processo em tela. No entanto devemos nos atentar para o conjunto dos fatos acontecidos:

2.1.1. Ficou claro que o não embarque de passageiros decorreu de adoecimento de um comissário atende à regulação europeia COMMISSION REGULATION (EU) No 965/2012, a qual estipula que deve haver ao menos 1 comissário de bordo a cada 50 passageiros, ou fração.

2.1.2. Da leitura do processo temos que a empresa KLM, no voo 706, de 31 de março de 2017, não praticou venda de mais assentos do que disponíveis na aeronave, uma vez que mesmo antes do adoecimento do tripulante havia lugares vazios;

2.1.3. Também notamos que a empresa cumpriu seu papel em realocar os passageiros e acomodá-los, pagando imediatamente compensação financeira pelo inconveniente.

2.1.4. Apesar do pagamento ter sido, em primeiro momento inferior ao disposto na Resolução, todos os passageiros foram contatados com pedido de desculpas e complemento do valor; e,

2.1.5. Devemos colocar, ainda, que a Resolução 400 teve eficácia apenas 15 dias antes dos acontecimentos ora narrados.

2.2. Temos de observar que o sistema de compensações, previsto na resolução 400, visa criar incentivo à busca por voluntários, cuja aceitação desconfigura a preterição. No caso em tela, além da prestação de assistência, foram oferecidas compensações (em valores desatualizados face à recente regulação brasileira), tendo havido apenas uma única reclamação por parte de passageiro. Referido passageiro, não aceitou as condições oferecidas e foi embarcado no voo originalmente contratado, conforme evidenciado no Anexo SEI! 0639530. Não é possível, portanto, inferir no presente caso, para os demais passageiros que aceitaram as condições oferecidas pela empresa, que restou configurada a preterição.

2.3. Considerando a adequada capitulação na Resolução nº 400, a demonstrada preocupação da empresa com a acomodação e compensação financeira dos passageiros, o evidenciado esforço de manutenção da segurança operacional, a não caracterização de oversale ou overbooking e a possibilidade que a falha tenha sido exclusivamente procedimental devido ao curto tempo de adaptação a então nova resolução, **VOTO FAVORAVELMENTE ao acolhimento do recurso interposto pela empresa KLM CIA REAL HOLANDESA DE AVIAÇÃO, com consequente arquivamento dos processos 00065.522704/2017-31 e 00065.522708/2017-19 sem aplicação de penalidade.**

É como voto.



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor**, em 24/01/2020, às 18:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3919724** e o código CRC **BCF5D7CE**.