RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.021497/2018-71

INTERESSADO: INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A.

RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de recurso interposto pela Concessionária do Aeroporto Internacional de Brasília – INFRAMÉRICA em razão do indeferimento de pedido de reequilíbrio econômico-financeiro (SEI 1923360). Alega a Concessionária que a edição da Resolução nº 279/2013 (critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis – SESCINC) impôs novos custos ao aeroporto ao exigir uma tripulação mínima de 5 profissionais para o Carro de Resgate e Salvamento – CRS.

1.2. Em 29/06/2017, a Concessionária protocolou Pedido de Revisão Extraordinária do Contrato requerendo reequilíbrio econômico-financeiro alegando a ocorrência de 54 eventos que, segundo ela, ocorreram após a Concessão do aeroporto. No Anexo nº 51 ao Pedido, a Interessada alegou que a Resolução nº 279/2013 exigiu, a partir de 01/01/2017, que o CRS fosse tripulado com 5 bombeiros, o que geraria um custo adicional em torno de R$ 15,4 milhões até o fim da Concessão. A Concessionária afirma que a obrigação decorre de regulamentação superveniente da Agência e, por isso, é cabível o reequilíbrio, conforme o item 5.2.2 do Contrato de Concessão e o art. 65 da Lei de Licitações.

1.3. Em 24/11/2017, após o pronunciamento da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA (SEI 1923470), a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA indeferiu o pedido com base nos seguintes argumentos (SEI 1923517):

> a) a Resolução nº 115/2009, vigente na época da Concessão, já estabelecia, a partir de 31/12/2012, a obrigatoriedade para o aeroporto efetivar o CRS com a capacidade operacional máxima do equipamento. Ou seja, não havia previsão para o veículo estar tripulado com menos profissionais do que o necessário para desempenhar sua capacidade máxima;
>
> b) o normativo dispunha que a Agência poderia ser consultada quanto a características técnicas e de desempenho operacional para os referidos veículos;
>
> c) a Resolução nº 279/2013 revogou a então Resolução nº 115/2009 e, após revisões de prazos, esclareceu que a partir de 01/01/2017 os CRS fossem tripulados com 5 bombeiros;
>
> d) em 14/06/2012, data de assinatura do Contrato, a exigência para o aeroporto era prover, a partir de 31/12/2012, o CRS com tripulação necessária para desempenhar a capacidade operacional máxima do veículo, nos termos da Resolução nº 115/2009;
>
> e) a edição da Resolução nº 279/2013 apenas definiu o entendimento do requisito da Resolução nº 115/2009. Além disso, a resolução não aumentou a exigência do requisito, mas sim viabilizou prazo para adequação do regulado ao prever a possibilidade do CRS ter uma equipagem reduzida dentro de um período de tempo; e

f) em 2016, a Concessionária solicitou isenção, até 2020, para operar o CRS com equipagem reduzida. Tal pedido foi negado pela Agência, em primeira e segunda instâncias, com base na análise técnica realizada (00058.070623/2016-50).

1.4. No indeferimento do pleito, a SRA ratificou que a Resolução nº 115/2009, vigente na assinatura do Contrato, já estabelecia obrigatoriedade para a INFRAMÉRICA efetivar o CRS com a capacidade operacional máxima do equipamento a partir de 31/12/2012. A publicação da Resolução nº 279/2013 apenas confirmou a determinação da resolução anterior, estabelecendo novo prazo para adequação à disposição pré-existente. Dessa forma, a Resolução nº 279/2013, ao determinar que o CRS deveria ser composto por 5 bombeiros, não aumentou a exigência da equipagem do CRS.

1.5. Em 14/12/2017, a Concessionária protocolou pedido de recurso em face do indeferimento (SEI 1923363), em suma, alegando que:

a) a Resolução nº 115/2009, em vigor na época da assinatura do Contrato da Concessão, determinava tão somente que o operador se responsabilizasse por calcular o número adequado de bombeiros, de modo a garantir a operação dos veículos com suas capacidades máximas. Isso não significava, técnica e operacionalmente, equipar o CRS com no mínimo 5 bombeiros;

b) a máxima operacionalidade do CRS com menos de 5 bombeiros foi demonstrada no pedido de isenção em 2016, indeferido pela Agência; e

c) a alteração superveniente promovida pela Resolução nº 279/2013 prescreveu requisito inédito a ser assumido, na forma de encargo, pela INFRAMÉRICA.

1.6. Em 15/06/2018, após novo pronunciamento da SIA (SEI 1923549), a SRA indeferiu o pedido de recurso da Concessionária (SEI 1925062), alegando que:

a) os argumentos apresentados na análise anterior eram suficientes para afastar o pleito, considerando-se que o recurso não trouxe argumentos efetivamente novos;

b) o requisito da Resolução nº 279/2013 apenas ratifica o procedimento operacional correntemente utilizado em resgate de vítimas em cenário de emergência;

c) as melhores práticas para situações de emergências aeronáuticas confirmam a adequação da exigência normativa;

d) anteriormente às resoluções, o Manual do Comando da Aeronáutica – MCA 92-1 (Procedimentos para Emprego do CRS), de 10/11/2004, definiu a equipagem mínima do CRS como sendo 1 condutor e 4 socorristas;

e) a Resolução nº 279/2013 não promoveu inovação normativa, apenas detalhou a previsão da Resolução nº 115/2009, com base no que já era realizado; e

f) no pedido de isenção protocolado em 2016, a Concessionária não apresentou estudos e dados que demonstrassem que a atuação do CRS com equipagem reduzida manteria o nível de segurança exigido. Assim, em nenhum momento foi demonstrada, no pedido impetrado por ela, a máxima operacionalidade do CRS com um número de equipagem menor do que 5 bombeiros.

1.7. Em 20/06/2018, o pedido de recurso foi distribuído para o então Diretor Hélio Paes de Barros Júnior, que em 27/07/2018 encaminhou diligência à SIA (SEI 2061563). Em 02/01/2019, o processo foi redistribuído a esta Diretoria, em virtude da renúncia ao cargo do então Relator.

1.8. Em 04/02/2019, em resposta à diligência, a SIA esclareceu que (SEI 2615809):

a) a interpretação utilizada pela área técnica, quando de suas ações de fiscalização, era de que a capacidade operacional máxima era a tripulação total permitida para cada veículo. Tal interpretação já era aplicada antes da entrada em vigor da Resolução nº 115/2009;

b) com a publicação da Resolução nº 115/2009 e a revogação da MCA 92-1, o entendimento sobre o CRS ser tripulado com 5 profissionais permaneceu até sua formalização, por meio da edição da Resolução nº 279/2013;

c) na época da edição da norma, quase todos os CRS existentes tinham 5 lugares e, por isso, optou-se por manter a interpretação anterior (da MCA 92-1), de que capacidade operacional máxima implicava em 5 tripulantes; e

d) para os casos de veículos com capacidade superior a 5 tripulantes, também seria cobrada a ocupação de todos os assentos. Tal situação não ocorreu durante o período de vigência da Resolução nº 115/2009, porém foi fator contribuinte para a Resolução nº 279/2013 prescrever o número de 5 tripulantes – assim, os operadores que, por ventura, adquirissem veículos com maior capacidade de tripulantes, não seriam onerados por isto.

1.9. Consultada, a Procuradoria Federal Junto à ANAC, em 22/02/2019, entendeu devidamente motivados os entendimentos exarados pela área técnica e avaliou o procedimento como regular (SEI 2668092, 2742799, 2742809 e 2742822).

1.10. É o relatório.

Ricardo Fenelon Junior
Diretor

Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior**, **Diretor**, em 25/04/2019, às 16:59, 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 **2658799** e o código CRC **35A42FDB**.