



VOTO

PROCESSO: 00058.519079/2017-39

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR

1. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, estabelece a competência da Agência para adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País. Por sua vez, o art. 24, inciso VIII, do Anexo do Decreto nº 5.731, de 20/03/2006, estabelece que compete, de forma indelegável, à Diretoria Colegiada da ANAC o exercício do poder normativo da Agência.

1.2. Nesse sentido, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA, no uso da competência estabelecida no art. 33 do Regimento Interno da ANAC, após amplos estudos, análises de contribuições da comunidade interessada e a realização de várias reuniões de alinhamento, submeteu a esta Diretoria a presente proposta de realização de audiência pública para revisão da Resolução nº 279/2013.

1.3. A proposta pretende isentar da obrigação de disponibilização de SESCINC aproximadamente 44 novos aeródromos que recebem voos regulares. Tal grupo soma-se a outros 12 aeródromos já contemplados com semelhante isenção referente à regra atual. No total, esses aeródromos movimentaram no ano de 2015 aproximadamente 4 milhões de passageiros, o que corresponde a cerca de 2% do total de passageiros transportados no país nesse mesmo período.

1.4. Estima-se que o custo médio por passageiro para manutenção do SESCINC em um aeródromo Classe I, ou seja, aqueles que processam menos de 200.000 passageiros/ano, seja de aproximadamente R\$ 20,73. Já nos aeródromos Classe IV, ou seja, que processam mais de 5 milhões de passageiros/ano, esse custo é estimado em aproximadamente R\$ 0,58. Nessa comparação, verifica-se a desproporção do aporte financeiro necessário ao provimento do serviço nos aeródromos Classe I.

1.5. De maneira geral, os altos custos envolvidos para o provimento do SESCINC inviabilizam a disponibilização do serviço nos aeródromos menores, quando utilizados recursos próprios para provimento do serviço. Nesse sentido, além da redução de custos de manutenção do serviço, a isenção para aeródromos Classe I possibilitará que empresas aéreas iniciem operações em determinada localidade sem a necessidade de investimentos iniciais para a instalação do SESCINC.

1.6. No *benchmarking* realizado com Canadá e Austrália, países com elevados índices de segurança operacional e características do sistema de aviação civil semelhantes às brasileiras, evidencia-se a utilização de critérios técnicos mais flexíveis do que aqueles adotados no Brasil, no que diz respeito ao provimento de SESCINC. Em suma, no caso do Canadá, o serviço é exigido para aeródromos que recebam mais de 180 mil passageiros por ano. Já a Austrália utiliza o critério de 350 mil passageiros/ano para a imposição de semelhante grau de exigências.

1.7. Quanto à implementação da norma e à transição de paradigmas, deverão ser adotados mecanismos de modo a garantir previsibilidade do ambiente regulatório, para que os operadores não sejam surpreendidos pelas exigências de SESCINC quando da expansão da movimentação do aeródromo e eventual alteração de Classe I para Classe II (item 138 da NT 11/SIA, SEi 0831078).

1.8. Conforme análises realizadas pela SIA, conclui-se que é tecnicamente plausível a flexibilização dos requisitos de provimento obrigatório de SESCINC, tendo em vista, principalmente, o histórico de segurança operacional nos aeródromos brasileiros, o custo-benefício envolvido nas operações, o *benchmarking* realizado com outros países e os estudos acadêmicos realizados por profissionais da ANAC relativamente ao tema.

1.9. Ademais, ressalta-se que o SESCINC é um serviço com vistas a combater, principalmente, a severidade de um evento já ocorrido, ou seja, de forma reativa. Nessa esteira, além de fomentar a expansão da aviação regional, a flexibilização em tela possibilitará que os recursos antes utilizados no enfoque reativo do SESCINC possam ser redirecionados a outros investimentos, com vistas à melhoria das infraestruturas e ao incremento da segurança operacional.

1.10. Por fim, em razão das alterações dos atos normativos em questão afetarem direitos de agentes econômicos, e nos termos do Art. 27 da Lei nº 11.182, de 27/09/2005 e da Instrução Normativa ANAC nº 18, de 17/02/2009, a proposta será submetida a audiência pública, com vistas a viabilizar a ampla discussão da proposta normativa e subsidiar o processo decisório da Agência.

2. CONCLUSÃO

2.11. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à instauração de audiência pública para a proposta de alteração da Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, pelo prazo de 30 dias.

2.12. Determino à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA que:

- a) em conjunto com a Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, comunique os operadores aéreos e aeroportuários impactados, solicitando suas manifestações na Audiência Pública acerca da presente proposta e de eventuais impactos em suas operações;
- b) esclareça, antes da publicação final da norma, os critérios relativos à isenção de SESCINC para aeródromos privados;
- c) desenvolva procedimentos e materiais de referência relativos a eventuais aeródromos Classe I que desejem manter ou implantar o SESCINC; e
- d) comunique o Comando da Aeronáutica acerca da realização da presente Audiência Pública.

2.13. É como voto.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 11/09/2017, às 10:17, 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 **0861429** e o código



CRC 0021F41D.

SEI nº 0861429