



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, combinado com o art. 11, estabelece a competência desta 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, bem como, a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência.

1.2. Nesse sentido, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA submeteu ao Colegiado a proposta de revisão normativa com a previsão de retirada da obrigatoriedade de SESCINC para os aeródromos Classe I, conforme os fundamentos dispostos nas Notas Técnicas nºs 11/2017 e 28/2017 (SEI 0831078 e 1331319).

1.3. A previsão de que um aeródromo disponha de serviço de resgate e combate a incêndio está contida no Anexo 14 da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI. Compete a cada país signatário da OACI dimensionar este serviço de acordo com a categoria de cada aeródromo (item 9.2.3 do Anexo 14) e sua movimentação (2.1.3, DOC 9137 Part I). Assim, é possível afirmar que a proposta de resolução ora em análise está alinhada às diretrizes previstas no Anexo 14 e no DOC 9137 da OACI.

1.4. Destaca-se que as alterações normativas propostas estão fundamentadas nos preceitos regulatórios e constitucionais da proporcionalidade e da razoabilidade, com o objetivo principal de permitir a expansão da aviação regional, garantindo níveis adequados de segurança. Neste caso, ainda que se considere a ampliação do número de aeródromos sem cobertura do Serviço, a proposta está alinhada às diretrizes da OACI, que reconhece que a eliminação completa dos riscos é um objetivo inalcançável, já que nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos, está absolutamente resguardada de falhas. Ademais, a OACI sugere como balizador do equilíbrio regulatório (custos e benefícios *lato sensu*) a análise de risco, que para o caso em tela, foi embasada nos estudos técnicos mencionados.

1.5. Nesse contexto, estima-se que o custo médio por passageiro para manutenção do SESCINC em aeródromos Classe I, com movimentação de até 200 mil passageiros por ano, seja de aproximadamente R\$ 20,73. Já nos aeródromos Classe IV, com movimentação igual ou superior a cinco milhões de passageiros por ano, tal custo é estimado em R\$ 0,58. Nessa comparação, verifica-se a desproporção do aporte financeiro necessário para o provimento do serviço nos aeródromos de pequeno porte, o que dificulta a expansão da aviação em aeródromos regionais.

1.6. Com relação ao número de passageiros cobertos pelo SESCINC, em países como a Austrália, verificou-se que o Serviço é exigido para aeródromos com movimento anual superior a 350 mil passageiros por ano ([CASR Part 139](#)). O fundamento desse gatilho é garantir que 90% de todos os passageiros transportados no país estejam cobertos pelo SESCINC. Por sua vez, o Canadá estabelece a obrigatoriedade do SESCINC para aeródromos com movimento superior a 180 mil passageiros por ano

([CAR Part III](#)). A ideia é análoga à da regulação australiana: assegurar que ao menos 90% dos passageiros transportados pelo modal aéreo estejam protegidos pelo Serviço.

1.7. Nesse sentido, considerando os dados de movimentação de passageiros disponibilizados pelos operadores de aeródromos em 2015, cerca de 99,7% da movimentação de passageiros no Brasil ocorreu em aeródromos com SESCINC. Pela regra atual, 12 (doze) aeródromos brasileiros, com operações regulares, já são isentos desse Serviço. Ao analisar a distribuição da movimentação por classe de aeródromos, verifica-se que aproximadamente 2% dos passageiros no Brasil são processados em aeródromos Classe I (pág. 8, SEI 0831019), ou seja, aqueles que são objeto da isenção ora proposta.

1.8. Vale destacar ainda que, para a proposta, foram adotados mecanismos para garantir a previsibilidade do ambiente regulatório, de modo 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, sendo garantido o prazo de 180 dias para a transição, devendo o aeródromo acompanhar a evolução da movimentação de passageiros, de modo a antever a possível mudança de classe.

1.9. Ressalta-se também que os parâmetros de SESCINC previstos atualmente na Resolução ANAC nº 279/2013, para aeródromos Classe I, serão mantidos com o objetivo de orientar operadores que decidam manter os Serviços atualmente ativos ou aqueles que optem por implementar o SESCINC em novos aeródromos.

1.10. Por fim, destaca-se que o SESCINC é um serviço com foco em mitigar a severidade de evento já ocorrido, ou seja, de forma reativa. Espera-se com a adequação normativa criar incentivos para a expansão da aviação regional, uma vez que os recursos que seriam destinados ao SESCINC poderão ser direcionados a outros investimentos, possibilitando um aumento da segurança operacional pelos operadores aeroportuários. De maneira geral, estudos acadêmicos internacionais reforçam tal entendimento de que medidas preventivas possuem maior capacidade de redução de fatalidades do que medidas contingenciais, como o SESCINC ([ACRP 7](#) e [ACRP 12](#)).

2. CONCLUSÃO

2.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à alteração da Resolução nº 279/2013, nos termos apresentados pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA (SEI 1341208).

2.2. Determino à SIA que, em coordenação com a Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, comunique a presente alteração normativa às empresas de transporte aéreo público.

2.3. É como voto.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 20/12/2017, às 09:25, 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 <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1275984** e o código CRC **B9D67A50**.

