



VOTO

PROCESSO: 00058.013951/2022-05

INTERESSADO: MARLIM AZUL COMERCIO E TRANSPORTE DE PETROLEO E DERIVADOS LTDA

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. Conforme a Lei 11.182/2005, cabe à ANAC 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, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade.

1.2. Também compete à Agência regular e fiscalizar a infraestrutura aeroportuária, cabendo à Diretoria analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da ANAC.

1.3. No presente processo, contata-se a tempestividade do Recurso Administrativo interposto pela empresa Marlim Azul Comércio e Transporte de Petróleo e Derivados LTDA, bem como o atendimento aos demais requisitos previstos no art. 63 da Lei nº 9.784/99. Assim, admite-se o presente Recurso para deliberação da Diretoria Colegiada.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Inicialmente, é importante destacar a atuação desta Agência em prol da concorrência e do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão estabelecidos, buscando sempre favorecer o crescimento e o desenvolvimento do setor de maneira sustentável. Destaco, também, o relevante papel das delegações feitas pela União para o desenvolvimento do setor. No entanto, alguns limites de atuação de cada ente ainda restam serem definidos.

2.2. O presente caso, a meu ver, trata não apenas de uma possível delimitação da atuação do órgão regulador federal, como discute o equilíbrio entre a atratividade econômica de algumas concessões para operadores privados e os benefícios entregues para a sociedade.

2.3. A Resolução n.º 302/2014 preconiza a autonomia, deixando claro que prevalece a gestão do operador de aeródromo na alocação e no estabelecimento de condições para a utilização de áreas aeroportuárias, nos casos em que não haja escassez (§2º do art. 1º). Além disso, o § 2º do seu art. 2º, diz que caberá ao operador do aeródromo determinar a localização e o tamanho apropriado das áreas mencionadas neste artigo, observadas as regulamentações específicas.

2.4. No entanto, ainda que se preze pela maior eficiência na alocação de áreas realizada pelos operadores, sua liberdade de atuação não é ilimitada, havendo dispositivos na norma que tratam especificamente dos casos de escassez de área, como é o caso em tela.

2.5. O art. 9º da Resolução em comento determina que o operador deverá disponibilizar o acesso às áreas necessárias para execução de suas atividades às empresas que atuem ou pretendam atuar na

prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, de abastecimento de aeronaves e de manutenção aeronáutica sob livre negociação. O operador somente poderia limitar o acesso das empresas nos casos em que, comprovadamente, não houvesse área disponível para realização da atividade solicitada, conforme § 1º do mesmo artigo.

2.6. Este até poderia ser o caso do heliporto, mas não é meu objetivo, nesta oportunidade, julgar se realmente há ou não área disponível. Isso porque o § 2º trata dos procedimentos a serem adotados em caso de escassez, vejamos:

§2º Havendo limitação de acesso a que se refere o §1º deste artigo, o operador do aeródromo deverá encaminhar à ANAC, no prazo de até 30 (trinta) dias da ocorrência do fato, a justificativa para a limitação adotada, e as possíveis medidas a serem adotadas para eliminação das restrições existentes, com respectivos prazos, as quais serão disponibilizadas ao público no sítio eletrônico da ANAC. (grifei)

2.7. Ou seja, a norma prevê como regra o livre acesso, sendo a restrição uma exceção e apenas quando devidamente comprovada a necessidade, devendo o operador aeroportuário, nesses casos, cumprir o disposto no parágrafo §2º do art. 9º.

2.8. Nesse sentido, registro que, apesar da manifestação de interesse da recorrente em operar no heliporto, não foi acostado aos autos qualquer documento em que o operador demonstrasse interesse em negociar com a recorrente, nem tampouco foram verificados nos autos documentos que indicassem a adoção de medidas para eliminação das restrições existentes.

2.9. Nota-se, portanto, flagrante descumprimento dos termos do art. 9º § 2º da Resolução nº 302/2014, acima colacionado.

2.10. Neste tema, adentrando as alegações formuladas pela Concessionária do Heliporto de São Tomé, é importante observar que a anuência da ANAC para obras no aeroporto tem o objetivo de analisar aspectos técnicos de *segurança*. Tal análise não entra no mérito das diversas possibilidades de alocação das áreas, não servindo de justificativa para restrição de acesso ou a falta da adoção de medidas mitigadoras no caso de ausência de áreas disponíveis para a prestação do serviço. É atribuição do operador aeroportuário fazer a correta alocação das áreas.

2.11. Ressalto, que, no presente caso, o operador aeroportuário indicou a execução de obras futuras, sem detalhar em que momento ocorreriam nem a viabilidade de alocação de áreas a outras fornecedoras de combustível, ainda que provisoriamente.

2.12. Assim, faz-se necessário ressaltar que, apesar de relativa autonomia dos delegatários para definição dos termos das concessões por eles realizadas, a delegação não afasta o poder-dever de fiscalização da ANAC sobre os aeroportos no território nacional, conforme já esclarecido pela Procuradoria Federal junto à ANAC, por meio do Parecer nº 00216/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (SEI 3744422). Portanto, mesmo com a delegação para o Município, a ANAC detém a integralidade do seu poder-dever de polícia sobre a atuação do heliporto no exercício das suas atividades como operador aeroportuário, conforme estabelecido na Lei.

2.13. O exercício de seu poder fiscalizatório, no entanto, não implica em fiscalização do contrato por esta Agência. A fiscalização no caso em tela corresponde ao dever da ANAC em zelar pelo cumprimento do que é de sua competência, como é o caso da Resolução nº 302/2014. Isso não afasta o envolvimento do Poder Concedente, no caso o Município de Campos dos Goytacazes, e do delegante, no caso a União, por meio da Pasta competente, a fim de que sejam adotadas, no âmbito de suas atribuições, as medidas cabíveis, inclusive contratuais.

2.14. Nesse sentido, considero que a ANAC possui poder e, mais do que isso, obrigação de analisar, no caso concreto, o cumprimento do disposto na Resolução nº 302/2014, ainda que considere que o ente delegatário já o tenha feito. Dessa forma, entendo que a área técnica deva adotar as medidas administrativas cabíveis para que outros interessados possam prestar seus serviços no sítio aeroportuário em igualdade de condições, preservando a concorrência e o interesse público.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **voto favoravelmente ao conhecimento e provimento parcial do recuso** apresentado pela empresa Marlim Azul Comércio e Transporte de Petróleo e Derivados LTDA para que sejam os presentes autos desarquivados, devendo retornar à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA para a adoção das medidas administrativas cabíveis para que outros interessados possam prestar seus serviços no sítio aeroportuário em igualdade de condições, preservando a concorrência e o interesse público.

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 14/03/2023, às 17:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **8352273** e o código CRC **2B5FB40B**.