



Justificativa

ASSUNTO: Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 175 – RBAC 175, intitulado Transporte de artigos perigosos em aeronaves civis; e da Instrução Suplementar nº 175-001 – IS 175-001, intitulada Orientações para o transporte de artigos perigosos em aeronaves civis.

OBJETIVO: Submeter à Audiência Pública as propostas do RBAC 175 e da IS 175-001, que estabelecem requisitos e procedimentos a serem adotados quanto à identificação, classificação, embalagem, marcação, etiquetagem e documentação, além da aceitação, armazenagem, carregamento, retenção de dados, provisão de informações e treinamento visando a garantir a segurança – *safety e security* – no transporte dos artigos perigosos pelo ar.

1. Conteúdo do RBAC 175 e da IS 175-001.

1.1 Os atos normativos propostos visam a regulamentar a atividade de transporte de produtos perigosos em aeronaves civis, e substituirão a Instrução de Aviação Civil - IAC nº 153-1001 – Normas para o Transporte de Artigos Perigosos em Aeronaves Civis, atualmente em vigor. A fim de compreender as atividades envolvidas e cuidados necessários no transporte de artigos perigosos, descreve-se a seguir algumas etapas deste processo.

- a) O transporte do artigo perigoso inicia-se dentro de uma fábrica ou indústria produtora de artigos que podem ser considerados perigosos para o transporte, em especial, do modal aéreo. Nesse momento surge a figura do Embarcador/Expedidor de Artigos Perigosos, o qual possui responsabilidades específicas dentro deste processo.
- b) Em alguns momentos, dentro do processo de transporte do artigo perigoso, o Embarcador/Expedidor pode não ser uma pessoa jurídica e sim uma pessoa física que, mesmo assim, continua a ter responsabilidades específicas.
- c) A Identificação de um artigo perigoso pelo nome apropriado para transporte e por um número atribuído pela Organização das Nações Unidas - ONU é a primeira responsabilidade deste ator acima mencionado.
- d) A Classificação desse mesmo artigo perigoso em uma das 9 (nove) classes de risco dos artigos perigosos existentes estabelece se o produto é um explosivo, gás, líquido inflamável, sólido inflamável, comburente, tóxico, infeccioso, radioativo, corrosivo ou miscelânea.
- e) O embalamento do artigo perigoso é um ponto sensível dentro deste processo. A embalagem deve ser reconhecida por órgão responsável da ANAC, por meio da

Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR – como sendo segura para o transporte aéreo.

- f) As marcações e a etiquetagem servem para indicar visualmente que se trata de um transporte de artigo perigoso como carga aérea, com sua origem e destino informados, além do conhecimento de ser a embalagem homologada ou não – quantidade limitada – para o transporte aéreo.
- g) As documentações que amparam o transporte do artigo perigoso por via aérea, tais como o Conhecimento Aéreo (AWB), a Declaração do Expedidor de Artigos Perigosos (DGD) e a Notificação ao Comandante (NOTOC) de que há artigo perigoso a bordo da aeronave, são a garantia de que o citado transporte é efetuado legalmente.
- h) A aceitação do artigo perigoso inicia uma 2ª fase dentro do processo de transporte deste tipo de produto por via aérea. Dentro deste processo, a empresa aérea cumpre uma lista de verificação de 56 (cinquenta e seis) itens que garante, ao responsável pela aceitação, o máximo dentro da segurança operacional e segurança contra atos de interferência ilícita.
- i) O armazenamento/carregamento é uma sequência lógica na aceitação do artigo perigoso. No Brasil, para embarques e desembarques internacionais, um operador de Terminal de Carga Aérea também atua como responsável por essa fase do processo, além da empresa aérea. Neste momento, o Operado de um Terminal de Carga Aérea deve possuir uma área específica designada para armazenagem de artigos perigosos, seguramente instalada, para que nenhuma eventualidade ocorra e possa ter como consequência um incidente/acidente com artigos perigosos em solo.

1.2 Além das atividades descritas acima, o RBAC 175 e a IS 175-001 regulamentam outras responsabilidades, tais como a obrigatoriedade de retenção de dados e provisão de informações, que garantem à inspeção informações necessárias para a sua prática; e o treinamento sobre artigos perigosos, que garante que todos os envolvidos neste sistema tenham o conhecimento necessário e suficiente para que nenhum incidente/acidente ocorra em qualquer das etapas do processo mencionadas nesta Nota Técnica.

2. Princípios adotados na elaboração do RBAC 175 e da IS 175-001

2.1 No âmbito internacional, o Anexo 18 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional estabelece as normas e práticas recomendadas a serem seguidas pelos Estados contratantes daquela convenção. As provisões do Anexo 18 são baseadas nas recomendações do Comitê de Peritos em Transporte de Produtos Perigosos da ONU, bem como em regulamentação da Agência Internacional de Energia Atômica, e são detalhadas pelo documento intitulado Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Produtos Perigosos por Via Aérea – Doc 9284, emitido pela OACI. De acordo com o item 2.2.1 do Anexo 18, a adoção, pelos Estados contratantes, das provisões do Doc 9284 é uma norma.

2.2.1 Each Contracting State shall take the necessary measures to achieve compliance with the detailed provisions contained in the Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284), approved and issued periodically in accordance with the procedure established by the ICAO Council. Each Contracting State shall also take the necessary measures to achieve compliance with any amendment to the Technical Instructions which may be published during the specified period of applicability of an edition of the Technical Instructions.

2.2 O Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional no Brasil. Em seu artigo 37, o Brasil se compromete a colaborar a fim de lograr a maior uniformidade possível dos seus regulamentos com as normas emitidas pela OACI.

ARTIGO 37

Adoção de normas e processos internacionais

Os Estados Contratantes se comprometem a colaborar a fim de lograr a maior uniformidade possível em regulamentos, padrões, normas e organização relacionadas com as aeronaves, pessoal, aerovias e serviços auxiliares, em todos os casos em que a uniformidade facilite e melhore a navegação aérea.

2.3 Ressalta-se aqui a importância dessa harmonização entre regulamentos dos diversos países para a segurança e desenvolvimento da aviação civil, tendo em vista as suas características inerentemente internacionais.

2.4 Desse modo, as minutas do RBAC 175 e da IS 175-001 são baseadas nas disposições do Anexo 18 e do Doc 9284 da OACI. Registra-se ainda que, em função dos riscos da inclusão de distorções em relação às normas estabelecidas pela OACI no processo de tradução, optou-se por incluir determinadas informações em língua inglesa nos Apêndices dos atos normativos a serem emitidos pela ANAC.

2.5 Além do exposto, acrescenta-se como argumento em favor da necessidade aprovação dos atos normativos que são encaminhados anexos a esta Nota Técnica, a realização da Auditoria de Segurança Operacional da OACI, em maio deste ano.

2.6 Como se sabe, o Brasil faz parte do Grupo I do Conselho da OACI, composto pelos 11 países de maior importância no transporte aéreo. O Conselho é o órgão que direciona as atividades da OACI e onde as normas e práticas recomendadas são incorporadas nos Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional. A presença no Grupo I garante uma maior participação do Brasil na definição da política para a aviação civil internacional e a efetiva defesa dos interesses nacionais das decisões daquela Organização.

2.7 A Auditoria da OACI irá verificar, entre outros aspectos, a harmonização entre as normas estabelecidas nos seus Anexos e a legislação brasileira. Um desempenho negativo do país nessa auditoria teria repercussão internacional e poderia contribuir para que o Brasil perdesse a vaga no Grupo I do Conselho da OACI nas próximas eleições. Ressalta-se que a aprovação tempestiva do RBAC 175 e da IS 175-001 irá contribuir para aumentar o grau de harmonização dos regulamentos nacionais em relação aos Anexos da OACI.