



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

| | | | | | |
|---|---|---|--|-------------------------------------|--|
| Processo nº: | 00065.035724/2015-12 | Unidade Responsável: GTNO/GNOS/SPO | | | |
| Assunto do normativo: | Transporte de artigos perigosos em aeronaves civis | | | | |
| Tipo de ato normativo: | <input type="checkbox"/> Novo | <input checked="" type="checkbox"/> Revisão | <input type="checkbox"/> | Isenção de cumprimento de requisito | |
| Origem da demanda: | <input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.) | <input type="checkbox"/> | Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas) | | |
| 1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar | | | | | |
| <p>1. Divergências entre os padrões estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) por meio do Anexo 18 e das Instruções Técnicas (Doc. 9284) e os requisitos estabelecidos pela ANAC, por meio do RBAC nº 175.</p> <p>2. Dificuldade de cumprimento dos requisitos das Instruções Técnicas, que são aplicáveis por referência, conforme 175.1(b), em razão de o documento ser publicado pela OACI somente em idiomas estrangeiros (inglês, espanhol, francês, russo, chinês e árabe, os idiomas oficiais da OACI). Em inspeções conduzidas pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) da ANAC, constata-se que os funcionários dos operadores aéreos e de seus contratados demonstram desconhecimento ao consultar as Instruções Técnicas em inglês ou espanhol, idiomas mais comumente utilizados. Nos manuais e procedimentos escritos pelos operadores, também há regularmente divergências de conteúdo com relação às Instruções Técnicas.</p> <p>3. No que tange aos requisitos para certificação de embalagens, embora não se tenha identificado o mesmo problema com relação ao idioma, foi identificado que os requisitos das seções 175.49 e 175.51 da emenda nº 01 do RBAC nº 175 são muito simplificados.</p> <p>4. No que tange aos RBAC nº 121 e 135, os requisitos não estão alinhados ao conteúdo dos Anexo 6 e 18 das Instruções Técnicas, publicados pela OACI. Assim, as alterações no RBAC nº 175 demandam alterações simultâneas nos trechos dos RBAC nº 121 e 135 que tratam de procedimentos e treinamentos em artigos perigosos.</p> | | | | | |

| | |
|--|---|
| | <p>2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.</p> |
| | <p>1. Para o problema 1, foram consideradas as seguintes alternativas:</p> <p>a) Manter o texto atual</p> <p>b) Harmonização com o Anexo 18 e Instruções Técnicas</p> <p>Foi escolhida a alternativa (b), de forma a alinhar os requisitos aplicáveis no Brasil aos estabelecidos no Anexo 18 e nas Instruções Técnicas. Essa escolha permite uma melhor integração dos procedimentos relativos a artigos perigosos para operadores internacionais, sejam eles brasileiros ou estrangeiros.</p> |

Em algumas questões pontuais, no entanto, conforme elencado na justificativa dessa audiência pública e seus anexos, foram mantidas ou adotadas diferenças com relação às Instruções Técnicas, de forma a acomodar práticas já consolidadas no Brasil.

2. Para o problema 2, foram consideradas as seguintes alternativas:

- a) Manter o texto atual.
- b) Retirar a referência às Instruções Técnicas, mantendo um texto similar ao atual no RBAC nº 175.
- c) Traduzir os requisitos das Instruções Técnicas.

Foi escolhida a alternativa (c), pois o uso de referência a documentos em idioma estrangeiro (alternativa (a)) tem se mostrado problemático e o texto similar ao do atual RBAC nº 175 não possui detalhamento suficiente para descrever os requisitos necessários ao transporte seguro de artigos perigosos em aeronaves.

Ressalta-se que, como esse problema afetava apenas os requisitos sob responsabilidade da SPO, a solução de tradução foi aplicada apenas para tais requisitos. Os requisitos de responsabilidade da Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) não foram traduzidos.

3. Para o problema 3, foram consideradas as seguintes alternativas:

- a) Manter o texto atual
- b) Revisar o texto, mantendo a referência às Instruções Técnicas
- c) Traduzir os requisitos das Instruções Técnicas

Foi escolhida a alternativa (b).

Considerou-se que, para o público-alvo dos requisitos sob responsabilidade da SAR, composto principalmente por fabricantes de embalagem e laboratórios de teste, o risco de se perder o sentido original ao efetuar a tradução (alternativa (c)) não compensaria eventuais ganhos com a disponibilização do texto em português, pois não foram observadas, ao longo dos anos, dificuldades desses regulados na interpretação e aplicação dos requisitos nos idiomas oficiais da OACI (normalmente é utilizado o inglês).

A manutenção do texto atual significaria manter as dúvidas apresentadas pelos regulados, em razão de o texto atual ser muito simplificado.

4. Para o problema 4, foram consideradas as seguintes alternativas:

- a) Manter o texto atual
- b) Traduzir o conteúdo sobre artigos perigosos do Anexo 6

Foi escolhida a alternativa (b), pois garante maior alinhamento dos regulamentos nacionais aos padrões estabelecidos pela OACI, além de garantir harmonização entre os três RBAC (121, 135 e 175) no que tange aos requisitos de artigos perigosos.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

A edição dos RBAC nº 175, 121 e 135, de forma conjunta, permitirá alinhamento dos regulamentos nacionais referentes a artigos perigosos aos padrões estabelecidos pela OACI.

O uso de português facilitará o uso pelo público-alvo dos procedimentos operacionais estabelecidos no RBAC nº 175, em comparação com a atual necessidade de uso de idioma oficial da OACI.

No caso dos requisitos sob responsabilidade da SAR, o detalhamento deve resolver dúvidas comuns dos regulados a respeito dos requisitos atuais, estabelecidos de forma muito ampla.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

O RBAC nº 175 já existe hoje, e já demanda o estabelecimento de procedimentos dos operadores, bem como requisitos de treinamento, com base nas Instruções Técnicas. As mudanças propostas são pontuais, visando a corrigir inconsistências da regulamentação atual.

O cumprimento dos requisitos continuará sendo acompanhado pela Gerência Técnica de Artigos Perigosos (GTAP), associada com os servidores da Gerência de Operações da Aviação Geral (GOAG) e da própria Gerência de Operações de Empresas de Transporte Aéreo - 121 (GCTA), na área sob responsabilidade da SPO. Na área da SAR, continuará sendo acompanhado pela Gerência Técnica de Auditoria e Inspeção/GGCP.

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

Art. 8º, incisos IV, X e XI, e Art. 11, inciso V da Lei nº 11.182/2005.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

O regulamento afetará as Superintendências de Aeronavegabilidade e de Padrões Operacionais, e ambas participaram mais ativamente da elaboração (GTAP e GTAI) e revisão (GTNO e GTPN) do normativo proposto.

Foi identificado apenas um requisito aplicável à administração aeroportuária (175.2801(b)), o que justificou o contato com a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

| | | | | | | | |
|-------------------------------------|--------|--------------------------|--------|--------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | ANVISA | <input type="checkbox"/> | COMAER | <input type="checkbox"/> | Polícia Federal | <input type="checkbox"/> | Receita Federal |
|-------------------------------------|--------|--------------------------|--------|--------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|

| | | |
|-------------------------------------|---------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Outros: | Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN |
|-------------------------------------|---------|---|

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Outros órgãos foram contatados pela GTAP, pois tratam de assuntos correlatos a trechos específicos do RBAC, como materiais radioativos (CNEN) e materiais biológicos e infectantes (ANVISA).

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

Nos Estados Unidos, há o Title 49, Part 175.

| | | | |
|-------------------------------------|-----|--------|----------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | SIM | Quais? | Estados Unidos |
| <input type="checkbox"/> | NÃO | | |

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

| | | | |
|-------------------------------------|-----|--------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | SIM | Quais? | Resolução nº 420/2004, da ANTT, referente ao transporte terrestre. |
| <input type="checkbox"/> | NÃO | | |

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Quanto à maior parte da norma, não se prevê uma imposição de custos aos regulados em razão da edição desses regulamentos, pois os requisitos das Instruções Técnicas já devem ser cumpridos por referência no RBAC nº 175. No entanto, há uma alteração significativa com relação ao requisito de treinamento de artigos perigosos por funcionários de operadores da aviação geral. Atualmente, não é requerido que tais operadores possuam programa de treinamento de artigos perigosos aprovado pela ANAC nem que treinem seus funcionários. Para maior alinhamento às Instruções Técnicas, se passaria a exigir que operadores da aviação geral treinem seus funcionários de acordo com um programa de treinamento de artigos perigosos, sem a necessidade de tal programa ser aprovado pela ANAC. Uma vez que se está deixando também de exigir que a entidade que ministre o treinamento seja autorizada pela ANAC, requerendo apenas credenciamento do instrutor (o que tende a reduzir o preço), é difícil estimar o custo financeiro associado.

Os custos para a administração pública estão associados ao processo de revisão periódica do RBAC nº 175, para manutenção do alinhamento às Instruções Técnicas.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Os benefícios do ato são a eliminação de inconsistências entre os regulamentos nacionais e os padrões internacionais (representados pelas Instruções Técnicas) e entre os próprios RBAC nº 121, 135 e 175, facilitando o entendimento e cumprimento dos requisitos pelos regulados.

A tradução dos requisitos das Instruções Técnicas para o RBAC nº 175 representará uma facilidade aos regulados que hoje precisam adquirir as Instruções Técnicas em um dos idiomas oficiais da OACI (normalmente, usam inglês ou espanhol), o que possui um custo e traz resultados inferiores (por erro de interpretação) aos que se espera obter com o regulamento em português.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

| | Efeitos positivos | Efeitos negativos |
|------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| Empresas de transporte aéreo | Maior facilidade no entendimento e | Necessidade de alteração de |

| | | |
|--|--|--|
| regular | cumprimento dos requisitos pelos regulados. Possibilidade do uso do próprio RBAC nº 175, em português, em lugar das Instruções Técnicas (em espanhol ou inglês) para boa parte de suas atividades. | procedimentos, para adequação aos casos pontuais em que o alinhamento às Instruções Técnicas representa uma diferença com o RBAC nº 175 atual. |
| Empresas de transporte aéreo não regular | Maior facilidade no entendimento e cumprimento dos requisitos pelos regulados. Possibilidade do uso do próprio RBAC nº 175, em português, em lugar das Instruções Técnicas (em espanhol ou inglês) para boa parte de suas atividades. | Necessidade de alteração de procedimentos, para adequação aos casos pontuais em que o alinhamento às Instruções Técnicas representa uma diferença com o RBAC nº 175 atual. |
| Empresas de serviços aéreos especializados | N/A | Necessidade de realização de treinamento aos seus funcionários de acordo com programa de treinamento de artigos perigosos (que não precisa ser aprovado pela ANAC, mas deve cumprir o RBAC nº 175). |
| Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo | Maior alinhamento entre os requisitos brasileiros com os adotados internacionalmente, permitindo maior padronização dos serviços prestados (no caso de a empresa prestar atendimento a operadores nacionais e estrangeiros) | N/A |
| Operadores de Aeródromos | N/A | N/A |
| Fabricantes de Aeronaves | N/A | N/A |
| Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos | N/A | N/A |
| Proprietários de aeronaves | N/A | Necessidade de realização de treinamento aos seus funcionários de acordo com programa de treinamento de artigos perigosos (que não precisa ser aprovado pela ANAC, mas deve cumprir o RBAC nº 175). |
| Empresas de manutenção aeronáutica | N/A | N/A |
| Mecânicos | N/A | N/A |
| Escolas e Centros de Treinamento | N/A | Caso possuam aeronave, necessidade de realização de treinamento aos seus funcionários de acordo com programa de treinamento de artigos perigosos (que não precisa ser aprovado pela ANAC, mas deve cumprir o RBAC nº 175). |
| Tripulantes | N/A | Necessidade de realização de treinamento |

| | | |
|----------------------|---|---|
| | | aos seus funcionários de acordo com programa de treinamento de artigos perigosos (que não precisa ser aprovado pela ANAC, mas deve cumprir o RBAC nº 175). |
| Passageiros | Alinhamento dos requisitos de exceção para transporte por passageiros (atual 175.11, proposto 175.3101) aos padrões internacionais pode facilitar a conexão de passageiro entre voos nacionais e internacionais. | N/A |
| Comunidades | N/A | N/A |
| Meio ambiente | N/A | N/A |
| Outros (identificar) | Fabricantes de embalagem e laboratórios de teste. Maior detalhamento dos requisitos, permitindo uma melhor compreensão de como se dá o processo de aprovação de embalagens para o transporte aéreo de artigos perigosos e a aprovação de sua produção | N/A |
| | | Entidades de ensino autorizadas a ministrar curso de artigos perigosos. A proposta prevê que não seria mais necessário haver uma entidade autorizada; sendo requerido credenciamento do instrutor apenas. |
| | Pessoas físicas interessadas em expedir artigos perigosos poderiam fazê-lo, sem necessidade de se constituir pessoa jurídica ou de utilizar um intermediário. | |

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

O monitoramento continuará sendo feito pelas áreas fins da agência vinculadas aos processos de artigos perigosos, GTAP e GTAI. Assim como foi feito neste processo, as áreas devem perceber, a partir do seu dia a dia, se há necessidades de revisão da norma, por dificuldades dos regulados em interpretar ou cumprir a regra.



Documento assinado eletronicamente por **Ednei Ramthum do Amaral, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 06/03/2018, às 14:30, 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 **1537410** e o código CRC **455526D**.