



# INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS

IS Nº 175-000

Revisão B

---

**Aprovação:** Portaria nº 4.497/SPO, de 15 de março de 2021.

**Assunto:** Processo de certificação para o transporte de artigos perigosos. **Origem:** SPO

---

## 1. OBJETIVO

1.1 Definir e estabelecer o processo de certificação para o transporte de artigos perigosos.

## 2. REVOGAÇÃO

2.1 Esta IS revoga a IS nº 175-000, Revisão A.

## 3. FUNDAMENTOS

3.1 A Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, institui em seu art. 14, a Instrução Suplementar – IS, norma suplementar de caráter geral editada pelo superintendente da área competente, objetivando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC ou RBHA.

3.2 O administrado que pretenda, para qualquer finalidade, demonstrar o cumprimento de requisito previsto em RBAC ou RBHA, poderá:

a) adotar os meios e procedimentos previamente especificados em IS; ou

b) apresentar meio ou procedimento alternativo devidamente justificado, exigindo-se, nesse caso, a análise e concordância expressa do órgão competente da ANAC.

3.3 O meio ou procedimento alternativo mencionado no item 3.2b) desta IS deve garantir nível de segurança igual ou superior ao estabelecido pelo requisito aplicável ou concretizar o objetivo do procedimento normalizado em IS.

3.4 A IS não pode criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo.

## 4. DEFINIÇÕES

4.1 Para os efeitos desta IS, são válidas as definições listadas nos RBAC nº 01 e 175, na IS nº 175-001 e as seguintes definições:

4.1.1 **Certificado de operador aéreo (COA):** documento por meio do qual a ANAC atesta que uma empresa está certificada para prestar serviços de transporte aéreo público, após ter demonstrado possuir condições técnico-operacionais, conforme a legislação vigente e de acordo com os procedimentos estabelecidos em seus manuais e programas, autorizados ou limitados em suas Especificações Operativas (EO). Equivale ao Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (certificado ETA) mencionado no RBAC nº 119.

- 4.1.2 **Conhecimento de transporte eletrônico (CT-e):** documento de existência exclusivamente digital, emitido e armazenado eletronicamente com o intuito de documentar a prestação do serviço de transporte aéreo doméstico, com validade jurídica garantida pela assinatura digital do transportador e pela autorização de uso fornecida pela administração tributária do domicílio do contribuinte.
- 4.1.3 **Especificações operativas (EO):** documento emitido pela ANAC que define, lista e estabelece especificamente para um operador aéreo suas instalações, pessoal de administração, frota, área de operação, autorizações e/ou limitações de operações específicas, informações sobre manutenção de aeronaves e, se existirem, isenções ou desvios. A revisão mais recente das EO revoga as revisões anteriores a partir da data de emissão. As EO são vinculadas ao COA, mas não constituem parte dele. As características do operador são vinculadas às informações contidas em suas EO;
- 4.1.4 **Formulário padronizado (FOP):** documento que tem como objetivo delimitar informações por assuntos específicos de forma padronizada em substituição a cartas, memorandos e ofícios. Os FOP são utilizados nas interações entre o requerente e a ANAC e nas comunicações internas da Agência relativas ao processo de certificação.
- 4.1.5 **Manifesto de documentos fiscais eletrônico – MDF-e:** o documento emitido e armazenado eletronicamente, de existência apenas digital, para vincular os documentos fiscais utilizados na operação e/ou prestação, à unidade de carga utilizada no transporte.

## 5. DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO

### 5.1 Aplicabilidade

- 5.1.1 Esta IS define e estabelece as etapas do processo de certificação de operadores aéreos para o transporte de artigos perigosos.
- 5.1.2 Esta IS aplica-se a todos os operadores aéreos certificados segundo o RBAC nº 119, independentemente de sua intenção de pleitear uma autorização para o transporte de artigos perigosos como carga.
- 5.1.3 A expressão “certificação para o transporte de artigos perigosos” é ampla e não se restringe ao processo de autorização para transportar artigos perigosos como carga, incluindo também o transporte de carga não classificada como artigo perigoso e ainda o transporte de artigos perigosos sob regime de exceção por passageiros, tripulantes e como mala postal.
- 5.1.4 Todo operador aéreo segundo o RBAC nº 119 deve possuir procedimentos específicos para o transporte de artigos perigosos, mesmo que opte por não transportar artigos perigosos como carga. Isso se deve ao fato de artigos perigosos estarem sempre presentes na operação (exemplo: artigos perigosos transportados pelos passageiros ou tripulantes sob regime de exceção, tais como telefones celulares e notebooks).
- 5.1.5 O operador aéreo regido por outros regulamentos, como o RBAC nº 90, o RBAC nº 91, o RBAC-E 94, dentre outros, pode estar sujeito a um ou mais procedimentos definidos nesta IS quando solicitar à ANAC qualquer tipo de autorização, em caráter especial, para o transporte de artigos perigosos.

- 5.1.6 Esta IS não se aplica a operadores aéreos regidos pelo RBAC nº 129. O processo de certificação de artigos perigosos de operadores aéreos estrangeiros, assim como a análise de seus manuais, é realizado pelo país daquele operador aéreo.
- 5.1.7 Conforme determina o RBAC nº 175, em 175.397(a), artigos perigosos somente podem ser transportados como carga em conformidade com autorização descrita nas EO (ou em outro documento aplicável, no caso de serviços aéreos privados). Esta autorização é dada por meio de um processo de certificação para o transporte de artigos perigosos como carga.
- 5.1.8 O processo de certificação para a organização requerente que opte pelo transporte de artigos perigosos como carga possui maior grau de complexidade e envolve uma análise mais detalhada de suas políticas e procedimentos por parte da ANAC.
- 5.1.9 Operadores aéreos que pretendam incluir ou já possuam em suas EO autorização para o transporte de artigos perigosos como carga podem solicitar que essa autorização seja restrita a algumas classes ou divisões de perigo, a alguns artigos perigosos ou a condições específicas. Por exemplo:
- (a) autorização para transportar somente artigos perigosos de determinadas classes de perigo;
  - (b) autorização para transportar somente alguns artigos perigosos (exemplo: UN 3373 ou baterias de lítio);
  - (c) autorização para transportar somente COMAT classificado como artigo perigoso; e
  - (d) autorização para aceitar artigos perigosos somente em algumas bases operacionais.
- 5.1.10 Mesmo optando pela autorização restrita, a organização requerente deverá seguir normalmente o processo de certificação para o transporte de artigos perigosos como carga.
- 5.1.11 Esta IS relaciona-se diretamente com o conteúdo das seguintes IS:
- (a) IS nº 175-006 – Manual de Artigos Perigosos; e
  - (b) IS nº 175-007 – Programa de Treinamento de Artigos Perigosos.
- 5.1.12 Além do disposto nesta IS, a organização requerente deverá observar também todos os procedimentos, incluindo a eventual necessidade de abertura de processos específicos em paralelo, descritos nas IS relacionadas ao RBAC nº 119, sejam elas:
- (a) IS nº 119-001 - Processo de certificação de empresa de transporte aéreo regida pelo RBAC nº 121; e
  - (b) IS nº 119-004 - Processo de certificação de empresa de transporte aéreo regida pelo RBAC nº 135.
- 5.2 **Processo de certificação para o transporte de artigos perigosos**
- 5.2.1 De modo geral, a certificação para o transporte de artigos perigosos abrange três situações distintas, para as quais os procedimentos detalhados nesta IS são aplicáveis:

(a) quando a organização requerente pleiteia a constituição de um novo operador aéreo, ou seja, certificação inicial de empresa de transporte aéreo para a obtenção do Certificado de Operador Aéreo – COA (exemplo: novo operador aéreo); e

(b) quando a organização requerente, um operador aéreo já constituído e autorizado pela ANAC anteriormente, pleiteia a alteração de suas EO para incluir ou remover qualquer característica relacionada ao transporte aéreo de artigos perigosos (exemplo: operador aéreo já existente quer passar a transportar artigos perigosos como carga); e

(c) quando a organização requerente, um operador aéreo já constituído e autorizado pela ANAC anteriormente, pleiteia apenas a alteração de suas políticas e procedimentos sem a necessidade de alteração de suas EO (exemplo: operador aéreo já autorizado para o transporte de artigos perigosos como carga quer atualizar um ou mais procedimentos em seu MAP).

5.2.2 O processo de certificação para o transporte de artigos perigosos possui cinco fases e tem duração variável, de acordo com a complexidade da operação escolhida e com a agilidade da apresentação e precisão dos documentos e respostas da organização requerente a solicitações, questionamentos e não-conformidades apontadas pela ANAC. Sua descrição resumida é:

- (a) Fase 1 – Orientação prévia;
- (b) Fase 2 – Solicitação formal;
- (c) Fase 3 – Avaliação de documentos;
- (d) Fase 4 – Demonstrações e inspeções;
- (e) Fase 5 – Certificação.

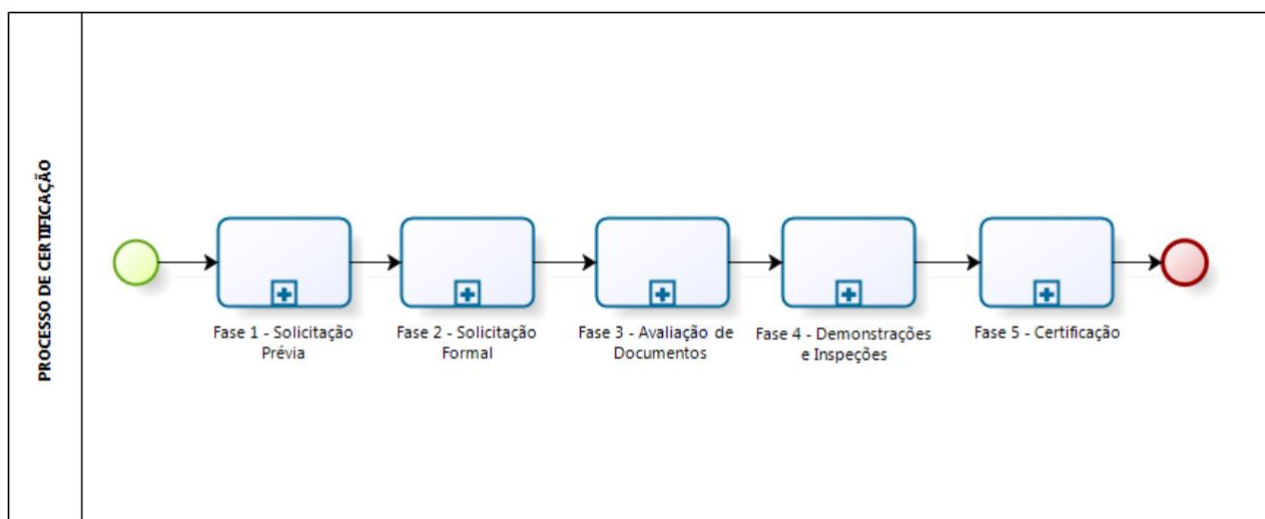


Figura 1 – PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO DE CINCO FASES

5.2.3 A ANAC realiza a certificação para o transporte de artigos perigosos para cada organização requerente, que passa a ser chamada de operador aéreo após a emissão de um COA.

- 5.2.4 Todas as atividades de certificação para o transporte de artigos perigosos serão realizadas por organização requerente, independentemente de seu número de bases de operação.
- 5.2.5 Cabe ao operador aéreo garantir que suas bases de operação estejam em conformidade com os requisitos de artigos perigosos para que possam proceder com a aceitação ou transporte de artigos perigosos. Caso uma base não esteja em conformidade com os requisitos exigidos, ela não poderá aceitar ou transportar artigos perigosos, mesmo que o operador esteja certificado para tais atividades.
- 5.2.6 Cabe ao operador aéreo garantir que suas bases de operação estejam em conformidade com os requisitos de expedição de COMAT/AOG classificado como artigo perigoso para que possam proceder com a expedição deste tipo de material. Caso uma base não esteja em conformidade com os requisitos exigidos, ela não poderá expedir COMAT/AOG classificado como artigo perigoso, mesmo que o operador esteja certificado para tal atividade.

### 5.3 **Protocolo de documentos e modelos de formulários**

- 5.3.1 A ANAC somente aceitará documentos protocolados via Sistema Eletrônico de Informações (SEI). Portanto, é recomendável que os funcionários da organização requerente que estejam envolvidos em uma ou mais etapas do processo de certificação para o transporte de artigos perigosos estejam cadastrados no SEI. Por meio do SEI, é possível enviar documentos, receber intimações eletrônicas e verificar o andamento dos processos administrativos. Informações sobre o acesso ao SEI estão disponíveis em: <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/protocolo-eletronico/>.
- 5.3.2 Os modelos de formulários estão disponíveis para o usuário em formato editável no sítio da ANAC na rede mundial de computadores, no endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/acesso-rapido/modelos-e-formularios> e também na página da ANAC sobre artigos perigosos <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/artigo-perigoso/>.
- 5.3.3 Os documentos a serem entregues pela organização requerente seguirão os padrões e modelos adotados nas IS nº 119-001 e 119-004, de acordo com o escopo de certificação do operador.
- 5.3.4 Os documentos específicos para artigos perigosos seguirão os padrões e modelos adotados nas IS específicas mencionadas no item 5.1.11.

### 5.4 **Regime de portais do processo**

- 5.4.1 O processo de certificação para o transporte de artigos perigosos adotado pela ANAC impõe um regime de portais, ou seja, uma fase só pode ser iniciada caso todos os requisitos da fase anterior tenham sido cumpridos.
- 5.4.2 No caso de não-conformidades na documentação apresentada pela organização requerente, o processo será sobrestado até a regularização ou até seu encerramento compulsório, conforme item 5.11 desta IS.

5.4.3 Se a organização requerente deixar de cumprir um ou mais requisitos anteriormente atendidos que lhe permitiram o prosseguimento de fase, o processo poderá retornar à fase anterior até que os referidos requisitos sejam atendidos.

5.4.4 Caso a organização requerente altere as características do processo de certificação em curso, este poderá retornar a fases anteriores e até mesmo ser encerrado para a abertura de um novo processo de autorização, dependendo da complexidade da alteração.

## 5.5 **Emolumentos**

5.5.1 As TFAC aplicáveis ao processo de certificação estão previstas no Anexo III da Lei nº 11.182/2005.

5.5.2 A geração das respectivas guias de recolhimento da união (GRU) pode ser realizada no sítio da ANAC, por meio do seguinte endereço eletrônico:  
<https://sistemas.anac.gov.br/gruinternet/ControladorGru?cmd=BuscarAreaInteresse>.

## 5.6 **Fase 1 – Orientação prévia**

5.6.1 Caso a certificação seja para o transporte de artigos perigosos como carga, embora não obrigatório, recomenda-se que a organização entre em contato com a ANAC e agende uma Reunião de Orientação Prévia – ROP.

5.6.2 Em casos de certificação inicial, isto é, quando se pleiteia a constituição de um novo operador aéreo, a ROP pode tratar de diversos temas, incluindo artigos perigosos, conforme IS nº 119-001 ou 119-004. Entretanto, sempre que houver interesse, uma ROP pode ser realizada especificamente para tratar sobre artigos perigosos.

## 5.7 **Fase 2 – Solicitação formal**

5.7.1 A fase 2 consiste na entrega, por parte da organização requerente, dos manuais e programas relacionados ao transporte de artigos perigosos.

5.7.2 Nessa fase, deverão ser encaminhados à ANAC documento contendo as políticas procedimentos referentes a artigos perigosos e/ou documento contendo as políticas de treinamento de artigos perigosos, conforme o tipo de operação pretendida. Os documentos específicos a serem entregues estão listados a seguir e apresentados na Tabela 1.

5.7.3 Todo operador aéreo regido pelo RBAC nº 121, independentemente da intenção de transportar ou não artigos perigosos, deve apresentar:

(a) Manual de Artigos Perigosos – MAP elaborado em conformidade com a IS nº 175-006; e

(b) Programa de Treinamento de Artigos Perigosos – PTAP elaborado em conformidade com a IS nº 175-007.

5.7.4 O operador aéreo regido pelo RBAC nº 135 que pretende transportar artigos perigosos como carga deve apresentar:

(a) MAP elaborado em conformidade com a IS nº 175-006; e

(b) PTAP elaborado em conformidade com a IS nº 175-007.

5.7.5 O operador aéreo regido pelo RBAC nº 135 que não pretende transportar artigos perigosos como carga deve apresentar:

(a) políticas e procedimentos referentes à identificação e recusa de artigos perigosos não declarados e ao reporte de ocorrências com artigos perigosos em seu MGO elaborado em conformidade com a IS nº 135-002; e

(b) políticas referentes ao treinamento de artigos perigosos em seu PTO ou PTAP elaborados em conformidade com a IS nº 175-007.

**Tabela 1 – Documentos a serem entregues em função do tipo de operação**

<b>OPERAÇÃO</b>	<b>DOCUMENTOS</b>
<b>Operador aéreo RBAC nº 121</b> (independentemente da intenção de transportar ou não artigos perigosos como carga)	<ul style="list-style-type: none"><li>• MAP elaborado em conformidade com a IS nº 175-006; e</li><li>• PTAP elaborado em conformidade com a IS nº 175-007.</li></ul>
<b>Operador aéreo RBAC nº 135</b> (que pretende transportar artigos perigosos como carga)	<ul style="list-style-type: none"><li>• MAP elaborado em conformidade com a IS nº 175-006; e</li><li>• PTAP elaborado em conformidade com a IS nº 175-007.</li></ul>
<b>Operador aéreo RBAC nº 135</b> (que NÃO pretende transportar artigos perigosos como carga)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Políticas e procedimentos referentes à identificação e recusa de artigos perigosos não declarados e ao reporte de ocorrências com artigos perigosos em seu MGO elaborado em conformidade com a IS nº 135-002; e</li><li>• Políticas referentes ao treinamento de artigos perigosos em seu PTO ou PTAP elaborados em conformidade com a IS nº 175-007.</li></ul>

5.7.6 Operadores aéreos que estejam na condição elencada em A1.1.1.1(c) poderão apresentar apenas a atualização do documento que julgarem necessário. Por exemplo, um operador aéreo que deseje alterar ou atualizar apenas um procedimento de aceitação de artigo perigoso, que não gere impacto em assuntos relacionados a treinamento, deve apresentar apenas uma nova revisão de seu MAP, não sendo necessária a apresentação de uma nova revisão de seu PTAP.

5.7.7 Durante esta fase, a ANAC irá conduzir uma avaliação preliminar dos documentos apresentados, com o objetivo de verificar se todos os manuais, programas e documentos requeridos foram entregues e se estão de acordo com o requerido pelos regulamentos aplicáveis. A lista completa de documentos encontra-se disponível nas IS nº 175-006 e 175-007.

### 5.8 **Fase 3 – Avaliação de documentos**

5.8.1 Durante a fase 3, a ANAC dará início a uma análise detalhada de todos os manuais, programas e documentos que foram apresentados pela organização requerente.

5.8.2 A organização requerente será devidamente notificada, por meio de FOP 124 ou 224, conforme aplicável, ou outro meio de comunicação oficial, caso um manual, programa ou

documento seja considerado incompleto ou deficiente ou, ainda, se for detectada alguma não-conformidade com relação à regulamentação aplicável e aos demais documentos de referência. As devidas correções deverão ser enviadas pela organização requerente à ANAC por meio de FOP 125 ou 225, conforme aplicável.

- 5.8.3 Se os manuais, programas e documentos forem considerados satisfatórios, eles serão aceitos ou aprovados, conforme o caso, por meio de FOP 111 ou 211, conforme aplicável, ou outro meio de comunicação oficial, emitido separadamente para cada manual, programa ou documento avaliado, à medida que os servidores encarregados da análise do material forem encerrando seus trabalhos de avaliação.
- 5.8.4 A emissão do FOP 111 ou 211, conforme aplicável, não significa que a organização requerente esteja autorizada para o início de suas operações de acordo com as políticas e procedimentos estabelecidos no manual ou programa aprovado. A autorização para o início das operações de acordo com o manual ou programa aprovado somente pode ocorrer após conclusão da fase 5 do processo de certificação.
- 5.8.5 O prazo para análise e eventual aceitação ou aprovação de determinado manual, programa ou documento dependerá do atendimento satisfatório, em termos de conteúdo e tempo, pela organização requerente, das deficiências e não-conformidades apontadas pela ANAC.

**Nota:** Respostas insatisfatórias às deficiências e não-conformidades apontadas pela ANAC poderão gerar atrasos na certificação.

#### 5.9 **Fase 4 – Demonstrações e inspeções**

- 5.9.1 Durante a fase 4, a ANAC constatará se uma organização requerente de um processo de certificação para o transporte de artigos perigosos consegue demonstrar sua capacidade de cumprir com os requisitos regulamentares e com as práticas operacionais seguras antes de iniciar suas operações relacionadas ao transporte de artigos perigosos.
- 5.9.2 Não haverá inspeção de certificação específica para o transporte de artigos perigosos no caso de organizações requerentes que optem por não transportar artigos perigosos como carga. Sendo assim, os itens desta IS referentes às atividades da Fase 4 não são aplicáveis a estas organizações requerentes. Entretanto, outras inspeções de certificação da ANAC poderão verificar aspectos relacionados a artigos perigosos, como treinamento, emergência, dentre outros.
- 5.9.3 Para organizações requerentes que optarem pelo transporte de artigos perigosos como carga, a fase 4 inicia-se com o encerramento formal da fase 3. A ANAC entrará em contato com a organização requerente por meio de comunicação oficial, informando sobre a documentação que deverá ser encaminhada.
- 5.9.4 A organização requerente deverá, então, protocolar os seguintes documentos para a continuidade do processo:
- (a) documento constando o responsável designado pela empresa pela comunicação sobre artigos perigosos com a ANAC, informando seu nome, telefone e e-mail; e
  - (b) relatório de auditoria interna.



5.9.5 A auditoria interna e seu respectivo relatório devem observar, no mínimo, os seguintes aspectos:

(a) a auditoria interna deverá ser realizada por pessoa(s) com curso de artigos perigosos válido na Categoria 6, conforme IS nº 175-002, e experiência na área. A organização requerente deverá descrever a experiência do(s) auditor(es), assim como comprovar seu treinamento;

**Nota:** O(s) auditor(es) poderá(ão) ser funcionário(s) da própria organização requerente, desde que atenda(m) aos pré-requisitos descritos nesta IS. Caso contrário ou quando julgar necessário, a organização requerente poderá contratar um ou mais auditores externos (exemplo: instrutor credenciado de artigos perigosos).

(b) a auditoria interna deverá levar em consideração o MAP e o PTAP aprovados;

(c) a equipe de auditoria interna deverá ter independência suficiente para a realização de suas atividades e acesso aos setores que possuam qualquer relação com o transporte aéreo de artigos perigosos;

(d) a auditoria interna não deverá contemplar a análise do transporte de nenhum artigo perigoso, visto que a organização requerente ainda não possui autorização da ANAC para realizá-lo;

(e) o relatório de auditoria interna não deverá conter cópias de procedimentos já aprovados no MAP. O objetivo do relatório de auditoria é relatar as observações da equipe de auditoria interna e juntar as evidências que comprovem as afirmações dispostas em tal documento;

(f) a auditoria deverá ser realizada tomando-se como base os conceitos de gerenciamento de riscos. Recomenda-se a leitura do documento disponível em: [https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/Gerenciandoriscos\\_SGSONaprtica.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/Gerenciandoriscos_SGSONaprtica.pdf);

(g) a equipe de auditoria interna deverá averiguar se a organização requerente possui procedimentos para gerenciar e manter o treinamento de artigos perigosos de seus funcionários em dia, conforme o PTAP;

(h) a equipe de auditoria interna deverá avaliar se a organização requerente possui funcionários treinados em artigos perigosos conforme preconiza o seu PTAP. As evidências do treinamento deverão ser anexadas ao relatório de auditoria interna, incluindo-se o controle de treinamento e os certificados dos funcionários em atendimento à IS nº 175-007.

(1) Deve haver no mínimo um funcionário com treinamento para aceitação de artigos perigosos;

(2) todos os tripulantes deverão possuir treinamento de artigos perigosos;

(3) todos os funcionários de manuseio e carregamento deverão possuir treinamento de artigos perigosos;

(4) caso o operador aéreo tenha optado pela expedição de COMAT classificado como artigo perigoso, deve haver no mínimo um funcionário com treinamento para expedição de artigos perigosos; e

(5) o treinamento deve seguir o PTAP aprovado;

(i) a equipe de auditoria interna deverá verificar se a organização requerente é capaz de notificar ocorrências com o transporte de artigos perigosos;

(j) a equipe de auditoria interna deverá verificar se a organização requerente é capaz de notificar o transporte de artigos perigosos por meio dos procedimentos estabelecidos em seu MAP e e em conformidade com a IS nº 175-009;

(k) a equipe de auditoria interna deverá verificar se os funcionários da organização requerente são capazes de lidar com emergência com artigos perigosos. Isso inclui verificar o conhecimento dos funcionários a respeito dos procedimentos de emergência disponíveis no MAP e também a disponibilidade dessa informação à tripulação durante o voo;

(l) a equipe de auditoria interna deverá verificar se a organização requerente adquiriu sistema e possui procedimentos para a emissão de Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) e Manifesto de Documentos Fiscais Eletrônico (MDF-e) em conformidade com a IS nº 175-003;

(m) caso a organização requerente possua operações em áreas remotas ou em bases não regulares (exemplos: operações *off-shore*, operações em bases sem infraestrutura ou sem pessoal de aceitação de artigos perigosos, dentre outros), a equipe de auditoria interna deverá verificar se o MAP possui procedimentos específicos para tais tipos diferenciados de operação. Caso a organização requerente não possua esse tipo de procedimento estabelecido em seu MAP, a equipe de auditoria interna deverá relatar isso no documento encaminhado à ANAC;

(n) caso a auditoria interna identifique não conformidades ou riscos inaceitáveis, a organização requerente deverá corrigi-los e uma nova auditoria deverá ser realizada antes do envio do material à ANAC. Os registros de todas as auditorias internas realizadas e suas ações corretivas deverão ser encaminhados à ANAC;

(o) todas as evidências e demais documentos comprobatórios ao atendimento dos itens acima dispostos deverão ser anexados ao relatório de auditoria interna; e

(p) o relatório de auditoria interna deverá ser datado e assinado pela(s) pessoa(s) definida(s) no item 5.9.4A1.1.1.1(a).

5.9.6 Após o recebimento da documentação, a ANAC avaliará o conteúdo e as evidências que comprovem as afirmativas encaminhadas no relatório de auditoria interna. A presença de não conformidades poderá exigir ações corretivas, emissão de autorização parcial ou o encerramento do processo de certificação sem a emissão de autorização para o transporte de artigos perigosos como carga.

5.9.7 Com base na documentação recebida, a ANAC definirá a necessidade de uma inspeção de certificação *in loco*.

- 5.9.8 A execução da inspeção de certificação *in loco* estará sujeita à cobrança de TFAC, que será informada no momento de seu agendamento.
- 5.9.9 As demonstrações devem representar, no cenário mais próximo possível da realidade, as atividades que o operador aéreo poderá realizar após a certificação para o transporte de artigos perigosos como carga.
- 5.9.10 Durante as demonstrações e inspeções, os servidores da ANAC avaliarão a efetividade das políticas, métodos, procedimentos e instruções aplicáveis, com ênfase na efetividade do sistema de gerenciamento adotado, conforme descrito nos manuais, programas e documentos apresentados para a certificação.
- 5.9.11 As deficiências e não-conformidades identificadas durante as demonstrações serão comunicadas por meio de FOP 109 ou 209, conforme aplicável, ou outro meio de comunicação oficial à organização requerente. As correções deverão ser apresentadas por meio de FOP 123 ou 223, conforme aplicável, e, eventualmente, será requerida nova demonstração para comprovação da efetividade das correções. Todas as deficiências e não-conformidades deverão estar corrigidas para permitir a aprovação na respectiva inspeção na qual foram identificadas.
- 5.9.12 Nos casos em que seja necessária a inspeção de certificação *in loco*, somente depois de ter sido aprovada em todas as demonstrações e inspeções a que foi submetida pela ANAC, uma organização requerente terá demonstrado satisfatoriamente sua capacidade de operar com segurança conforme requerido.
- 5.10 **Fase 5 – Certificação**
- 5.10.1 Após as quatro fases anteriores terem sido concluídas, a ANAC incluirá as informações sobre a certificação para o transporte de artigos perigosos nas EO, o que representa efetivamente a autorização da organização requerente para a realização do transporte de artigos perigosos.
- 5.10.2 No caso de organizações requerentes que se enquadrem em A1.1.1.1(c), não há necessidade de alteração de EO.
- 5.10.3 Caso a ANAC entenda que há um ou mais procedimentos descritos no MAP que não possam ser executados pelo operador aéreo em certificação, devido a suas características operacionais, a autorização poderá ser negada ou emitida de forma parcial. Caso contrário, será emitida uma autorização integral, sempre restrita às políticas e procedimentos dispostos no MAP do operador aéreo.
- 5.10.4 Após a alteração das EO na fase 5, o operador aéreo poderá transportar artigos perigosos em conformidade com os requisitos da regulamentação vigente e com os procedimentos aprovados em seus manuais e programas e estará sujeito às atividades de vigilância continuada referente a artigos perigosos realizadas pela ANAC.
- 5.10.5 A partir desse momento, o operador aéreo poderá distribuir, inclusive em outros manuais e programas da empresa, as políticas e procedimentos relacionados ao transporte aéreo de artigos perigosos, garantindo que reflitam sempre o aprovado na revisão mais recente dos manuais e programas aprovados ou aceitos pela ANAC.

5.10.6 O operador aéreo autorizado a transportar artigos perigosos como carga que não observar os requisitos da regulamentação em vigor, incluindo a não notificação do transporte de artigos perigosos, o uso de funcionários não treinados na operação e a não atualização de seu MAP, dentre outros, poderá ter sua autorização suspensa cautelarmente a qualquer momento, nos termos da Resolução nº 472, de 06 de junho de 2018.

#### 5.11 **Encerramento compulsório do processo de certificação**

5.11.1 Qualquer processo relacionado à certificação para o transporte de artigos perigosos, incluindo-se o de análise de MAP ou de PTAP, seguirá estritamente as regras de encerramento compulsório definidas nas IS nº 119-001 ou 119-004, conforme aplicável.

### 6. **APÊNDICES**

Apêndice A – Lista de reduções

Apêndice B – Controle de Alterações

### 7. **DISPOSIÇÕES FINAIS**

7.1 Os casos omissos serão dirimidos pela SPO.

7.2 Esta IS entra em vigor em 1º de abril de 2021.

## APÊNDICE A - LISTA DE REDUÇÕES

### A1. Siglas

- (a) AOG – Aeronave no Chão (Aircraft on Ground)
- (b) CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986
- (c) COA – Certificado de Operador Aéreo
- (d) COMAT – Material do operador aéreo (Company Material)
- (e) CT-e – Conhecimento de Transporte eletrônico
- (f) EO – Especificações Operativas
- (g) FOP – Formulário Padronizado
- (h) IS – Instrução Suplementar
- (i) MAP – Manual de Artigos Perigosos
- (j) MDF-e – Manifesto de Documentos Fiscais eletrônico
- (k) MGO – Manual Geral de Operações
- (l) OACI – Organização da Aviação Civil Internacional
- (m) PTAP – Programa de Treinamento de Artigos Perigosos
- (n) PTO – Programa de Treinamento Operacional
- (o) RBAC – Regulamento Brasileiro da Aviação Civil
- (p) RBHA – Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica
- (q) ROP – Reunião de Orientação Prévia
- (r) TFAC – Tarifa de Fiscalização de Aviação Civil

## APÊNDICE B - CONTROLE DE ALTERAÇÕES

ALTERAÇÕES REALIZADAS NA REVISÃO B	
ITEM ALTERADO	ALTERAÇÃO REALIZADA
4.1	Incluída menção ao RBAC nº 175 e à IS nº 175-001
4.1.1	Definição alterada
Antigo 4.1.6	Definição excluída
5.1.7	Alterado
5.1.9	Alterado
Apêndice B	Incluído