



**Relatório de análise das contribuições referentes à  
audiência pública nº 6/2018, de Emenda aos  
Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil  
nº 175, 121 e 135  
(período das contribuições: 6/4/2018 a 6/6/2018)**

**Dezembro - 2020**

43 contribuições

<b>Contribuição nº: 1</b>
<b>Colaborador: Rafael Benassi</b>
<b>Instituição: BCR Consultoria e Treinamento</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Tabela FF-1 (p.611) da Emenda do RBAC – 175  Ítem nº 10 - Artigos de higiene (incluindo aerossóis)  a) o termo “artigos de higiene (incluindo aerossóis)” inclui itens tais como sprays de cabelo, perfumes e colônias;  CONTRAPONTO:  Resolução nº 207 – Assunto “ITENS PROIBIDOS”, letra f) <i>substâncias e dispositivos explosivos ou incendiários</i> : 12) aerossóis e atomizadores, exceto os de uso médico ou de asseio pessoal, sem que exceda a quantidade de.....
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
A sugestão abaixo (grifos nossos) é para o texto da Resolução ANAC nº 207:  “12) aerossóis e atomizadores, exceto os de uso médico ou <b>artigos de toalete</b> , sem que exceda a quantidade de.....”  Que o RBAC 175 passe a utilizar também o termo “artigos de toalete”.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Em nossa opinião a expressão “artigos de toalete” é mais adequada, pois, segundo o dicionário da língua portuguesa Michaelis, por exemplo, a palavra TOALETE significa ato de se preparar, penteando-se, lavando-se, maqueando-se e as palavras utilizadas nos regulamentos atuais e no RBAC 175 proposto, diminuem a amplitude deste conceito.  Mantendo-se esta palavra, o regulamento brasileiro fica em consonância com as instruções técnicas da ICAO, onde há a expressão em inglês “ <i>Toiletry articles</i> ” é utilizada.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada para o âmbito do RBAC nº 175 (incluindo respectiva IS).  Para a Resolução nº 207 (agora atualizada na Resolução nº 515), no entanto, a ANAC deve aguardar um estudo mais abrangente, conduzido entre os painéis de artigos perigosos (DGP) e de AVSEC na OACI, para alinhamento entre os requisitos entre as normas das duas áreas.

<b>Contribuição nº: 2</b>
<b>Colaborador: Rafael Benassi</b>
<b>Instituição: BCR Consultoria e Treinamento</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
175.1 Aplicabilidade geral  (a) O presente Regulamento prescreve os requisitos detalhados relacionados ao transporte civil doméstico e internacional de artigos perigosos por via aérea (incluindo transporte a bordo da aeronave e transporte como carga externa), aplicáveis a qualquer operação aérea
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
(a) O presente Regulamento prescreve os requisitos detalhados relacionados ao transporte civil doméstico e internacional de artigos perigosos por via aérea (incluindo transporte a bordo da aeronave e transporte como carga externa), aplicáveis a qualquer operação aérea e a qualquer pessoa que executa, que intenciona executar ou que é requisitada a executar quaisquer funções ou atividades relacionadas ao transporte aéreo de artigos perigosos.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
O texto atual da Emenda pode não deixar claro o princípio de igualdade das partes no Direito Privado, onde, por princípio, o que não está determinado ou escrito, pode ser feito, ou seja, se não houver a responsabilização em aplicabilidade do Regulamento, pode propiciar um recurso que invalide uma ação da Autoridade.  Exemplo: Se uma ação da ANAC “descobrir” que um expedidor que terceiriza a operação de preparação de embarque, não cumpriu com os requisitos legais poderá ter sua possível sanção ou penalidade administrativa suspensa ou declinada por um advogado alegando que não está escrito que o RBAC se aplica a seu cliente.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>

Contribuição parcialmente acatada, com a inclusão do parágrafo 175.1(b).

<b>Contribuição nº: 3</b>
<b>Colaborador:</b> Rafael Benassi
<b>Instituição:</b> BCR Consultoria e Treinamento
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
175.3 Requisitos Gerais de Transporte
(2) Nenhuma pessoa pode transportar artigos perigosos por via aérea, a menos que esses artigos sejam aceitos, manuseados e transportados de acordo com este Regulamento.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
(2) Nenhuma pessoa pode oferecer, armazenar, manusear ou transportar artigos perigosos por via aérea, a menos que esses artigos sejam preparados, aceitos, manuseados e transportados de acordo com este Regulamento.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
O texto da Emenda foca o Operador aéreo, não deixando claro que todos os envolvidos nessas operações estão sujeitos ao Regulamento, de acordo com suas responsabilidades na medida de sua culpabilidade.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada.
Esse texto é uma tradução de 1;1.2: <i>No person may transport dangerous goods by air unless those goods are accepted, handled and transported in accordance with these Instructions.</i>
A proibição em oferecer artigos em desacordo com o regulamento já consta em 175.5(a). Para armazenagem e manuseio, a ANAC entende que essas são atividades que somente se tornam reguladas pela ANAC quando o artigo for oferecido para transporte, ou efetivamente transportado; portanto, é importante que, quando o artigo for oferecido ou transportado, ele tenha cumprido os requisitos do RBAC (incluindo os de armazenagem e manuseio, não sendo assim necessário estabelecer proibição para tais atividades individualmente).
O texto foi posteriormente alterado somente em sua forma.

<b>Contribuição nº: 4</b>
<b>Colaborador:</b> Rafael Benassi
<b>Instituição:</b> BCR Consultoria e Treinamento
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>175.7 Volumes com artigos perigosos abertos pela ANAC ou por outras autoridades</b>
(a) Qualquer volume aberto durante uma inspeção deve, antes de ser enviado ao destinatário, ser restaurado por pessoas qualificadas para uma condição que esteja em conformidade com este Regulamento.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<b>175.7 Volumes com artigos perigosos abertos pela ANAC ou por outras autoridades</b>
(a) Qualquer volume aberto durante uma inspeção deve, antes de ser enviado ao destinatário, ser restaurado por pessoas qualificadas e que tenham a custódia do volume, no momento da sua fiscalização e sob supervisão da Autoridade responsável, para uma condição que esteja em conformidade com este Regulamento.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
O texto da Emenda não é claro quanto à responsabilidade de quem deve restaurar o volume, criando situações em que uma carga em trânsito, por exemplo, seja aberta para fiscalização e o expedidor não possua representante na localidade para restauração do volume, sendo obrigado a contratar serviços terceiros para ajuste. Seria mais lógico que o operador ou terminal de carga que já está com a custódia do volume, execute este procedimento.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada.
O texto submetido a audiência pública não impede que o operador ou o terminal de carga execute o procedimento, uma vez que se requer apenas que as pessoas sejam qualificadas. A proposta limitaria mais a situação de conformidade, impedindo que o expedidor também possa restaurar o volume, pois não estaria sob sua custódia no momento da fiscalização; e impondo tal obrigação a um ente (operador ou terminal de carga) que pode não ter as pessoas qualificadas – o que tornaria o requisito

impossível de ser cumprido. Dessa forma, entende-se adequado manter apenas o requisito de que as pessoas devem ser qualificadas, ficando a cargo dos responsáveis pelo transporte acordar quem se responsabilizaria pela restauração para a condição de conformidade.

Além disso, o texto proposto é tradução de 1;1.4:

**1.4 DANGEROUS GOODS PACKAGES OPENED BY CUSTOMS AND OTHER AUTHORITIES**

*Any package opened during an inspection must, before being forwarded to the consignee, be restored by qualified persons to a condition that complies with these Instructions.*

Posteriormente, o texto foi transferido para a IS nº 175-001.

<b>Contribuição nº: 5</b>
<b>Colaborador:</b> Rafael Benassi
<b>Instituição:</b> BCR Consultoria e Treinamento
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>SUBPARTE D – TREINAMENTO</b>
Ítem 175.303 – Currículos de treinamento
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<b>Sugerimos excluir da IS 175-002 o seguinte texto:</b>
7.2.6 Certificados válidos na Categoria 6 serão aceitos para o desempenho de qualquer função.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
O texto da IS 175-002 contraria o item da Emenda 175-303 (a), o qual determina que o funcionário deve ser treinado de acordo com suas responsabilidades.
Além disso, a Categoria 6 não aborda de forma efetiva classificação de artigos perigosos, por exemplo, quando o público alvo é associado à Categoria 1. Uma pessoa treinada na Categoria 6 recebe treinamento para criticar uma classificação de artigo perigoso, de acordo com as informações que ele recebe no momento da aceitação do embarque, enquanto que a pessoa treinada na Categoria 1 deve ser treinada para classificar corretamente o artigo, pelas suas características físicas e químicas.
Outrossim, a própria tabela de Categorias estabelece o treinamento de Categoria 1 para quem prepara embarques com COMAT e não Categoria 6.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
A contribuição foi recebida, entretanto, trata essa audiência pública exclusivamente dos RBAC nº 175, 121 e 135. As Instruções Suplementares serão revisadas quando da publicação da emenda a esses regulamentos.

<b>Contribuição nº: 6</b>
<b>Colaborador:</b> Martin Krueh Elbern – Eng. Eletricista e de Segurança do Trabalho, SPR TR0003, MN1060, RI0024, AP1598
<b>Instituição:</b> Pro-Rad Consultores em Radioproteção S/S Ltda.
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Alteração de prazo para a submissão de propostas de alterações ao texto da ementa do novo RBAC 175.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Diversos. Ver justificativa.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Durante a audiência realizada em 02 de maio de 2018 a CNEN argumentou a proposta de ementa ao RBAC 175 constitui documento com nada menos que 631 páginas e que este documento apresenta as seguintes características: i. O termo “radioativo” é mencionado 234 vezes, ii. A CNEN é citada 54 vezes, iii. O termo “Classe 7” é mencionado 33 vezes. Em nosso entendimento tal fato recomenda um detalhado exame das eventuais alterações introduzidas, visando manter a desejável harmonia entre os requisitos do RBAC e a Norma de Transporte da CNEN. Entretanto, o prazo definido pela ANAC encerra-se em 07/05/18, o que não permite às partes interessadas/Stakeholders proceder o cuidadoso e detalhado exame no documento disponibilizado pela ANAC. A título de exemplo pode-se citar a análise do valor limite do Índice de Transporte (IT) para volumes contendo material radioativo nos porões de carga das aeronaves. Dessa forma, solicito prorrogação do prazo original definido pela ANAC.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>

Contribuição acatada. O prazo foi prorrogado.

<b>Contribuição nº: 7</b>
<b>Colaborador:</b> Daniela Olegário Costa
<b>Instituição:</b> Companhia Brasileira de Cartuchos
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>175.1709 Embalagens destinadas ao transporte de artigos perigosos em quantidade limitada, quantidade excetuada e infectantes da Classe 6, Divisão 6.2, Categoria B (UN 3373)</b> (e) Os ensaios previstos em 175.1709(a), (b) e (c) devem ser executados em laboratórios de primeira ou terceira parte que sejam acreditados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO – ou outro órgão governamental reconhecido.
<b>175.1711 Inspeções e testes para aprovação do projeto de embalagem</b> (4) As substâncias ou artigos a serem transportados na embalagem podem ser substituídos, para fins de ensaio, por outra substância ou artigo exceto quando eles puderem invalidar os resultados dos ensaios. Para sólidos, quando outra substância for utilizada, ela deve ter as mesmas características físicas (massa, granulometria etc.) da substância que será transportada.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
(e) Os ensaios previstos em 175.1709(a), (b) e (c) devem ser executados em laboratórios de primeira ou terceira parte que sejam acreditados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO – ou outro órgão governamental reconhecido, <b>ou em laboratório do fabricante devidamente avaliado pela ANAC.</b>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
No caso de munições, quaisquer materiais que sejam fabricados que se assemelhem à uma munição, devem ser submetidos ao controle do Exército, sendo assim, no caso de munição, não conseguiríamos cumprir o requisito do item 175.1711(e)(4). Desta forma, sugerimos que os testes de desempenho de embalagem citados no regulamento sejam realizados na própria companhia, após a avaliação da ANAC, ou com seu acompanhamento, no caso de materiais específicos que não possam ser substituídos por outro material com as mesmas características físicas.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada.  O requisito de 175.309(a) (antigo 175.1709(e)) é aplicável especificamente para as embalagens destinadas ao transporte de artigos perigosos em quantidade limitada, quantidade excetuada e infectantes da Classe 6, Divisão 6.2, Categoria B (UN 3373). Portanto não se aplica ao caso de transporte de explosivos.

<b>Contribuição nº: 8</b>
<b>Colaborador:</b> Daniela Olegário Costa
<b>Instituição:</b> Companhia Brasileira de Cartuchos
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>SUBPARTE I LISTA DE ARTIGOS PERIGOSOS E PROVISÕES ESPECIAIS</b> Foram encontradas algumas diferenças entre a minuta apresentada pela ANAC e a Resolução 5232 e suas alterações, publicadas pela ANTT. Exemplos: UN 0014 – ANAC Cartuchos, armas portáteis, festim / ANTT: Cartuchos, para armas portáteis, festim UN 0338 – ANAC: Cartuchos, armas portáteis, festim / ANTT: Cartuchos, para armas portáteis, festim UN 0339 – ANAC: Cartuchos, armas portáteis / ANTT: Cartuchos, para armas portáteis
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
UN 0012 e UN 0339 – Cartuchos para armas portáteis UN 0014 e UN 0338 – Cartuchos para armas portáteis, festim
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Considerando que o nome próprio para embarque é um só e não sofreu alteração ao longo do tempo, sugiro a utilização da forma descrita no anexo à Resolução ANTT 420. Sugerimos também que esta harmonização seja verificada para os outros itens da lista de artigos perigosos.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>

Contribuição acatada.

Os nomes utilizados pela ANAC estão alinhados ao *Model Regulations 20th Edition* da ONU. De qualquer forma, foi incluída nota em 175.807(a)(1), esclarecendo que podem ser utilizados os nomes apropriados para transporte que aparecem em outras normas, como a da ANTT.

Posteriormente, o texto foi movido para IS nº 175-001, em Nota ao item C2.1.1.4.

<b>Contribuição nº: 9</b>
<b>Colaborador:</b> Alexandre Juliano Bianchi
<b>Instituição:</b> Embraer S.A.
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Geral
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Não aplicável
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
A Embraer entende que a publicação das normativas na língua portuguesa é de grande auxílio à aviação brasileira e apoia tal iniciativa. No entanto, a aplicação por referência, como proposto, cria instabilidade jurídica, pois, no caso de uma contradição, o regulado poderá não saber como proceder. Ainda, as notas técnicas emitidas pela OACI são publicadas na língua inglesa ou espanhola, o que pode dificultar o entendimento por parte dos regulados. Acreditamos que as instruções técnicas poderiam ser publicadas em Instruções Suplementares como um meio de cumprimento para o RBAC 175.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.  Observa-se que a aplicação por referência ocorria até a emenda nº 02 do RBAC nº 175, como em 175.1(b). Ao traduzir boa parte das Instruções Técnicas nesta nova emenda ao RBAC nº 175 (posteriormente com o texto movido por IS), busca-se justamente evitar a aplicação por referência.

<b>Contribuição nº: 10</b>
<b>Colaborador:</b> Natanael de Carvalho Bruno – Especialista em transporte de materiais radioativos
<b>Instituição:</b> MCTIC/COMISSÃO NACIONAL DE ENERGIA NUCLEAR – Divisão de Suporte Técnico
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Prorrogação do prazo para a submissão de propostas de alterações ao texto da ementa do novo RBAC 175.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Diversos. Ver justificativa.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Durante a audiência realizada em 02 de maio de 2018 a CNEN argumentou a proposta de ementa ao RBAC 175 constitui documento com nada menos que 631 páginas e que este documento apresenta as seguintes características: i. O termo “radioativo” é mencionado 234 vezes, ii. A CNEN é citada 54 vezes, iii. O termo “Classe 7” é mencionado 33 vezes. Em nosso entendimento tal fato recomenda um detalhado exame das eventuais alterações introduzidas, visando manter a desejável harmonia entre os requisitos do RBAC e a Norma de Transporte da CNEN. Entretanto, o prazo definido pela ANAC encerra-se em 07/05/18, o que não permite às partes interessadas/Stakeholders proceder o cuidadoso e detalhado exame no documento disponibilizado pela ANAC. A título de exemplo pode-se citar a análise do valor limite do Índice de Transporte (IT) para volumes contendo material radioativo nos porões de carga das aeronaves. Dessa forma, solicito prorrogação do prazo original definido pela ANAC.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada. O prazo foi prorrogado.

<b>Contribuição nº: 11</b>
<b>Colaborador:</b> Adriano Oliveira dos Santos Goulart – Diretor / Supervisor de Radioproteção em Transportes de Materiais Radioativos CNEN TR-0004
<b>Instituição:</b> NUCLEORAD Soluções em Proteção Radiológica, transportadora terrestre de materiais radioativos
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>

1) Alteração de prazo para a submissão de propostas de alterações ao texto da ementa do novo RBAC 175. 2) Treinamento em Artigos Perigosos 3) Limite máximo do IT por embalado
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Diversos. Ver justificativa.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
1) Durante a audiência realizada em 02 de maio de 2018 a CNEN argumentou a proposta de ementa ao RBAC 175 constitui documento com nada menos que 631 páginas e que este documento apresenta as seguintes características: i. O termo “radioativo” é mencionado 234 vezes, ii. A CNEN é citada 54 vezes, iii. O termo “Classe 7” é mencionado 33 vezes. Tal fato recomenda um detalhado exame das eventuais alterações introduzidas, visando manter a desejável harmonia entre os requisitos do RBAC e a Norma de Transporte da CNEN. Entretanto, o prazo definido pela ANAC encerra-se em 07/05/18, o que não permite às partes interessadas/Stakeholders proceder o cuidadoso e detalhado exame no documento disponibilizado pela ANAC. A título de exemplo pode-se citar a análise do valor limite do Índice de Transporte (IT) para volumes contendo material radioativo nos porões de carga das aeronaves. Dessa forma, solicito prorrogação do prazo original definido pela ANAC. 2) Programa de Treinamento em Artigos Perigosos - Os profissionais certificados pela CNEN como Supervisores de Radioproteção em Transporte possuem conhecimento muito além do conteúdo oferecido para a Classe 7 nos treinamentos oferecidos pelas empresas habilitadas pela ANAC e que tais supervisores deveriam ser dispensados deste treinamento específico. 3) Limitação de IT Máximo igual três para embalados por compartimento de carga de aeronaves – A adoção do valor de IT máximo igual a 3 gerou uma significativa limitação no transporte de radiofármacos, prejudicando sua aplicação em diagnósticos na área de medicina nuclear. A limitação para radiofármacos não pode ser igual a qualquer fonte radioativa, exemplo industrial ou com maiores riscos radiológicos. Sugestão é separar o tipo de fontes radioativas, todas, menos medicamentos radiofármacos. A limitação impede o crescimento da saúde e acesso de pacientes para exams no sistema de saúde devido a limitação de malha aérea. Sugiro uma reunião com os produtores de radiofármacos e CNEN para chegar a uma forma mais adequada de limitação do IT.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
1) Contribuição acatada. O prazo foi prorrogado.  2) Contribuição não acatada. A ANAC concorda que muitos desses funcionários podem possuir conhecimento, em classificação e diversos assuntos, além do requerido para os cursos de transporte aéreo de artigos perigosos. Entretanto, existem assuntos obrigatórios na grade de treinamento relacionados especificamente ao conteúdo de transporte aéreo que devem ser considerados. Adicionalmente, a norma internacional da OACI, da qual o Brasil é signatário, por meio do Convênio de Chicago, obriga a todos os envolvidos no transporte aéreo de artigos perigosos a possuírem o curso de artigos perigosos conforme definido em 1;4.  3) Contribuição registrada. Esse item (limitação de IT igual 3) não consta na minuta de regulamento apresentada pela ANAC. A ANAC propôs suprimir o limite anterior e seguir estritamente o regulamento internacional, em que há outros tipos de limitação.

<b>Contribuição nº: 12</b>
<b>Colaborador:</b> Fortunato Resende Guimarães – Supervisor de Proteção Radiológica em Transporte de Materiais Radioativos – CNEN TR 021
<b>Instituição:</b> Sievert Laboratório e Serviços Ambientais Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Alteração de prazo para a submissão de propostas de alterações ao texto da ementa do novo RBAC 175.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Diversos. Ver justificativa.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Durante a audiência realizada em 02 de maio de 2018 a CNEN argumentou a proposta de ementa ao RBAC 175 constitui documento com nada menos que 631 páginas e que este documento apresenta as seguintes características: i. O termo “radioativo” é mencionado 234 vezes, ii. A CNEN é citada 54 vezes, iii. O termo “Classe 7” é mencionado 33 vezes. Em nosso entendimento tal fato recomenda um detalhado exame das eventuais alterações introduzidas, visando manter a desejável harmonia entre os requisitos do RBAC e a Norma de Transporte da CNEN. Entretanto, o prazo definido pela ANAC encerra-se em 07/05/18, o que não permite às partes interessadas/Stakeholders proceder o cuidadoso e detalhado exame no documento disponibilizado pela ANAC. A título de exemplo pode-se citar a análise do valor limite do Índice de Transporte (IT) para volumes contendo material radioativo nos porões de carga das aeronaves. Dessa forma, solicito prorrogação do prazo original definido pela ANAC.



**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada. O prazo foi prorrogado.

**Contribuição nº: 13**

**Colaborador:** Heber Simões Videira

**Instituição:** Medical Physics do Brasil

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Alteração de prazo para a submissão de propostas de alterações ao texto da ementa do novo RBAC 175.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Diversos. Ver justificativa.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

No entendimento de nossa empresa, que conta com profissionais que atuam diretamente com materiais radioativos e, particularmente, com radiofármacos para medicina nuclear na era PET, a mais de 10 anos, solicitamos a extensão do prazo de análise da emenda da RBAC 175. Essa emenda deve ser melhor analisada e confrontada com as normas da CNEN para que as duas estejam em comum acordo. Um exemplo, é a questão dos IT dos volumes contendo radiofármacos. Hoje o IT máximo da RBAC 175 é menor que 30% do IT permitido pela norma da CNEN. Isso dificulta demais o envio desse tipo de medicamento a regiões mais distantes e, em muitas vezes, prejudicando uma região do Brasil, principalmente, os pacientes daquela localidade. Dessa forma, solicito prorrogação do prazo original definido pela ANAC.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada. O prazo foi prorrogado.

**Contribuição nº: 14**

**Colaborador:** Natanael de Carvalho Bruno – Especialista em transporte de materiais radioativos

**Instituição:** MCTIC/COMISSÃO NACIONAL DE ENERGIA NUCLEAR – Divisão de Suporte Técnico

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Alteração de prazo para a submissão de propostas de alterações ao texto da ementa do novo RBAC 175.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Diversos. Ver justificativa.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Durante a audiência realizada em 02 de maio de 2018 a CNEN argumentou a proposta de ementa ao RBAC 175 constitui documento com nada menos que 631 páginas e que este documento apresenta as seguintes características:

- i. O termo “radioativo” é mencionado 234 vezes,
- ii. A CNEN é citada 54 vezes,
- iii. O termo “Classe 7” é mencionado 33 vezes.

Em nosso entendimento tal fato recomenda um detalhado exame das eventuais alterações introduzidas, visando manter a desejável harmonia entre os requisitos do RBAC e a Norma de Transporte da CNEN.

Entretanto, o prazo definido pela ANAC encerra-se em 07/05/18, o que não permite às partes interessadas/Stakeholders proceder o cuidadoso e detalhado exame no documento disponibilizado pela ANAC. A título de exemplo pode-se citar a análise do valor limite do Índice de Transporte (IT) para volumes contendo material radioativo nos porões de carga das aeronaves.

Dessa forma, solicito prorrogação do prazo original definido pela ANAC.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada. O prazo foi prorrogado.

**Contribuição nº: 15**

**Colaborador:** Isabel Cristina Abrantes Carrasco – Supervisora em Radioproteção Especialista em Transporte de Materiais Radioativos

**Instituição:** AMBIENTIS RADIOPROTEÇÃO

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Alteração de prazo para a submissão de propostas de alterações ao texto da ementa do novo RBAC 175.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Diversos. Ver justificativa.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Temos que ter os argumentos técnicos que justifiquem o aumento do IT para radiofármacos por exemplo, considerando o baixo risco radiológico, tamanho do Brasil e regiões e desenvolvimento da Medicina Nuclear no Brasil passa também por este ajuste do IT, obviamente além de outros que não compete a ANAC.

O prazo definido pela ANAC encerra-se hoje - 07/05/18, o que não nos permite proceder o cuidadoso e detalhado exame no documento disponibilizado pela ANAC.

Dessa forma, solicito prorrogação do prazo original definido pela ANAC.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada. O prazo foi prorrogado.

**Contribuição nº: 16**

**Colaborador:** Flavio Antonio Monteze

**Instituição:** Swissport Brasil

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

**Tabela 1:** Infrações relacionadas ao transporte de artigos perigosos, **SUBPARTE D – TREINAMENTO (item 175.303)**

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Sugestão de inclusão:

Nesse item não deixa claro a obrigatoriedade de que os Agentes de Proteção (APAC) devam ser treinados na Categoria 12 ou que os Despachantes Operacionais devam receber treinamento (CAT 10). Minha sugestão é a de adicionar um novo tópico, com um texto que contemple as outras funções, não listadas anteriormente

“Deixar Agente de Proteção, Despachante Operacional de Voo e outros profissionais cuja função exija conscientização sobre o transporte de artigos perigosos exercer suas funções sem treinamento adequado ou dentro da validade”

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Da forma como o item 175.303 foi redigido, algumas funções contempladas no escopo dos profissionais que necessitam de treinamento de artigos perigosos poderão permanecer em seus postos de trabalho, sem treinamento adequado.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

Para tais casos, consta na tabela o item “Descumprir outros requisitos relacionados aos currículos de treinamento” dentro da seção 175.53 (antiga 175.303) da tabela de infrações. Esse item foi criado para levar em consideração todos os outros casos que não foram citados na tabela, mas que possuem requisito de treinamento obrigatório por parte do item 175.53 (antiga 175.303).

**Contribuição nº: 17**

**Colaborador:** Jose Humberto Ghiraldini

**Instituição:** AGUIA Serviços de Transporte Aéreo

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

**Tabela 1:** Infrações relacionadas ao transporte de artigos perigosos, **SUBPARTE D – TREINAMENTO (item 175.303)**

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Sugestão de inclusão:

Nesse item não deixa claro a obrigatoriedade de que os Agentes de Proteção (APAC) devam ser treinados na Categoria 12. Visando inclusive, que a referida exigência independa para os Aeroportos que possuam terminal de carga e operadores aéreos que não transportam carga.

“Deixar Agente de Proteção e outros profissionais cuja função exija conscientização sobre o transporte de artigos perigosos exercer suas funções sem treinamento adequado ou dentro da validade”

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Da forma como o item 175.303 foi redigido, algumas funções contempladas no escopo dos profissionais que necessitam de treinamento de artigos perigosos poderão permanecer em seus postos de trabalho, sem treinamento adequado.

É importante incluir a exigência destacando - canal de inspeção de passageiros e terminais de carga, devido nas especificações para contratação de Agentes de Proteção, principalmente em aeródromos regionais, por entenderem que esta obrigatoriedade é somente voltada a aeródromos que possuam em suas instalações Terminais de Carga e aeródromos para voos internacionais.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

Para tais casos, consta na tabela o item “Descumprir outros requisitos relacionados aos currículos de treinamento” dentro da seção 175.53 (antiga 175.303) da tabela de infrações. Esse item foi criado para levar em consideração todos os outros casos que não foram citados na tabela, mas que possuem requisito de treinamento obrigatório por parte do item 175.53 (antiga 175.303).

**Contribuição nº: 18**

**Colaborador:** Marcos Antonio Do Amaral / M.Sc. Engenharia Nuclear / Supervisor de Proteção Radiológica de Usinas Nucleares UN-004 / Presidente da Sociedade Brasileira de Proteção Radiológica – SBPR

<b>Instituição:</b> Sociedade Brasileira de Proteção Radiológica – SBPR
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Ampliação do prazo para a submissão de propostas de alterações ao texto da ementa do novo RBAC 175.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Diversos. Ver justificativa.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Durante a audiência realizada em 02 de maio de 2018 a CNEN argumentou a proposta de ementa ao RBAC 175 constitui documento com nada menos que 631 páginas e que este documento apresenta as seguintes características: i. O termo “radioativo” é mencionado 234 vezes, ii. A CNEN é citada 54 vezes, iii. O termo “Classe 7” é mencionado 33 vezes. Em nosso entendimento tal fato recomenda um detalhado exame das eventuais alterações introduzidas, visando manter a desejável harmonia entre os requisitos do RBAC e a Norma de Transporte da CNEN. Entretanto, o prazo definido pela ANAC encerra-se em 07/05/18, o que não permite às partes interessadas proceder o cuidadoso e detalhado exame no documento disponibilizado pela ANAC. A título de exemplo pode-se citar a análise do valor limite do Índice de Transporte (IT) para volumes contendo material radioativo nos porões de carga das aeronaves. A SBPR se propõe a conduzir uma pesquisa dentre seus associados e elaborar uma nota técnica sobre o assunto, que melhor atenda aos interesses das partes interessadas sem que ocorra nenhum prejuízo para a segurança do transporte e para a proteção dos trabalhadores e do público, tendo por base o melhor conhecimento técnico-científico existente e as normas e guias regulatórios nacionais e internacionais. Dessa forma, solicito prorrogação do prazo original definido pela ANAC ao menos em 30 dias para permitir elaborar e encaminhar a nota técnica da SBPR sobre o assunto “Transporte de Fontes e Materiais Radioativos”.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada. O prazo foi prorrogado.

<b>Contribuição nº: 19</b>
<b>Colaborador:</b> Tatiane Novaes Viana
<b>Instituição:</b> LATAM
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Não preenchido.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Prezados, boa tarde.  As empresas TAM Linhas Aéreas S/A e ABSA Aerolinhas Brasileiras S/A, vem através do presente, agradecer a Audiência Pública n.º 006/2018 e informar que, nesta oportunidade, não há nada a acrescentar nas minutas sugeridas no site da ANAC relativas as atualizações dos RBACs 121 e 175, por entendermos serem adequações, em sua maioria, as previstas no Anexo 18 da OACI - Technical Instructions For The Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284).  Sendo o que tínhamos a colocar, aproveitamos o ensejo para renovar nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.  Atenciosamente,
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Não preenchido.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição registrada.

<b>Contribuição nº: 20</b>
<b>Colaborador:</b> José Vieira de Brito
<b>Instituição:</b> J V de Brito Transportes - Fusion Transportes
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Alteração de prazo para a submissão de propostas de alterações ao texto da ementa do novo RBAC 175.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Aumento de prazo para análise e envio de sugestões. Ver justificativa.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Somos uma transportadora de radiofármacos sediada em São José do Rio Preto – SP e temos interesse em participar das discussões da proposta de emenda ao RBAC nº 175. Entretanto, o prazo definido pela ANAC encerra-se em 07/05/18, o que não permite às partes interessadas/Stakeholders proceder o cuidadoso e detalhado exame no documento disponibilizado pela ANAC.

A título de exemplo pode-se citar a análise do valor limite do Índice de Transporte (IT) para volumes contendo material radioativo nos porões de carga das aeronaves, esta ação restritiva tem acima de tudo um impacto social pois regiões do nosso imenso Brasil ficariam desassistidas de radiofarmacos devido a restrição do IT. Dessa forma, solicitamos a prorrogação do prazo original definido pela ANAC.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada. O prazo foi prorrogado.

<b>Contribuição nº: 21</b>
<b>Colaborador: Andrea Alves de Menezes</b>
<b>Instituição: CROSSRACER DO BRASIL LTDA</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Proposta de emenda dos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) de números 175, 135 e 121
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
175.201- Expedidor. Pessoa, organização ou empresa responsável pela expedição de carga, de artigo perigoso ou de COMAT e pela entrega destes ao operador aéreo para transporte. Pode-se incluir nesta definição, assumindo as responsabilidades do expedidor, o remetente ou qualquer pessoa que atue como intermediário entre o expedidor e o operador aéreo, como, por exemplo, o embarcador, a agência de carga, o transitário e o tomador de serviço. <b>Caso seja Pessoa Física como Expedidor deve assegurar que seja embalado, marcado, etiquetado e documentado conforme regulamentação e treinamento.</b>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Pessoa física para enviar Artigos Perigosos conforme Regulamento deve esclarecer a respeito do conhecimento da Regulamentação conforme treinamento, isso deve estar claro no Regulamento mesmo através de uma nota como sugestão para que essa pessoa seja orientada quanto as suas responsabilidades e punições caso descumpra as normas estabelecidas.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada.
O item apontado trata sobre as definições a serem utilizadas no regulamento. Não poderíamos incluir um requisito dentro das definições. Adicionalmente, ao incluir pessoas e organizações na definição de expedidor, toda vez que o regulamento menciona esse termo, isso significa que os requisitos são aplicáveis a ambos. Portanto, a ANAC entende que a alteração não é necessária, pois poderia dar a entender que o expedidor pessoa jurídica não necessita assegurar o cumprimento da regulamentação ou que os requisitos se aplicam de formas diferentes ao expedidor pessoa física e ao expedidor pessoa jurídica.

<b>Contribuição nº: 22</b>
<b>Colaborador: Ludmila Tomaz Mariano Dinelli</b>
<b>Instituição: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Item 175.21 do RBAC 175 (Responsabilidades do Operador do Terminal de Carga Aérea).
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Esta Agência sugere a exclusão do item 175.21 do RBAC 175 (Responsabilidades do Operador do Terminal de Carga Aérea), por não haver similaridade nas Instruções Técnicas ou Anexo 18, no entanto a Concessionária sugere a não revogação deste item na atualização. De um modo geral, no âmbito das atividades do operador de terminal de carga aérea, a proposta apresentada promove a exclusão de diversos requisitos em função da ausência de similaridade com as Instruções Técnicas / Anexo 18 da OACI. Neste sentido, é importante salientar que o Terminal de Cargas do RIOgaleão segue de forma irrestrita os requerimentos da atual RBAC 175 aplicáveis à sua atividade e que estes contribuem para as Boas Práticas atualmente adotadas nos armazéns. Deste modo, caso as alterações normativas sejam publicadas, estas serão avaliadas, a fim de minimizar os riscos e eventuais impactos, de forma a garantir os padrões existentes, inclusive no que se refere às exigências de auditorias das companhias aéreas em relação às atividades do TECA. Seguem abaixo, os pontos relevantes para a operação do TECA: 1-Infraestrutura específica e segregada para armazenagem de artigos perigosos; 2-Tabelas de segregação/risco e contato CNEN no recebimento, armazenagem e liberação de carga; 3-Recebimento da Declaração do Expedidor ( <i>Shipper Declaration</i> ); 4-Guarda da documentação da carga; 5-Equipe treinada para o trato dos artigos perigosos.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Garantir os padrões existentes
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada.

A exclusão do item referente às responsabilidades do terminal de carga aérea não significa que os terminais de carga aérea estão isentos do cumprimento da regulamentação. Pelo contrário, os terminais de carga aérea terão de obedecer a todos requisitos que possuírem relação com as disposições aplicáveis a suas funções. A exclusão do item referente a responsabilidades de terminais de carga aérea foi definida pela ANAC para que se pudesse remover aqueles itens que extrapolam a competência da ANAC, mas que estão na competência de outros órgãos (Ministério do Trabalho, por exemplo).

<b>Contribuição nº: 23</b>
<b>Colaborador:</b> Clarice Xavier Proença
<b>Instituição:</b> Eckert & Ziegler Brasil Comercial Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Alteração de prazo para a submissão de propostas de alterações ao texto da emenda do novo RBAC 175.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Diversos. Ver justificativa para alteração do prazo para submissão das propostas.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Entendemos que a proposta de emenda ao RBAC 175 impacta diretamente o transporte de material Classe 7 (radioativo). Um exemplo é o valor limite de índice de transporte (IT) para volumes contendo material radioativo nos porões das aeronaves. Materiais radioativos para uso médico possuem uma meia vida muito curta e, portanto, precisam ser fabricados com atividade muito maior do que a atividade que chegará ao hospital/clinica. Desta forma, os valores de IT muitas vezes são altos, e a limitação destes valores impacta diretamente a saúde pública. Desta forma, solicitamos a prorrogação do prazo de submissão de propostas de alterações ao texto de emenda ao RBAC 175, para que possamos elaborar propostas de texto bem subsidiadas.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada. O prazo foi prorrogado.

<b>Contribuição nº: 24</b>
<b>Colaborador:</b> Roberto de Souza Vieira
<b>Instituição:</b> IBF – Indústria Brasileira de Farmacêuticos S/A
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Alteração de prazo para a submissão de propostas de alterações ao texto da emenda do novo RBAC 175.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Aumento de prazo para análise e envio de sugestões. Ver justificativa.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Somos uma indústria produtora de um radiofármaco, localizada na cidade de São José do Rio Preto – SP, com meia-vida física menor que 2 horas, o FDG-18F utilizado pelas clínicas de medicina nuclear para o diagnóstico de câncer, cardiologia e cerebral. Entretanto, o prazo definido pela ANAC encerra-se em 07/05/18, o que não permite às partes interessadas/Stakeholders proceder o cuidadoso e detalhado exame no documento disponibilizado pela ANAC. A título de exemplo pode-se citar a análise do valor limite do Índice de Transporte (IT) para volumes contendo material radioativo nos porões de carga das aeronaves, esta ação restritiva tem acima de tudo um impacto social para as regiões mais distantes dos grandes centros produtores do Brasil. Dessa forma, devido a limitação no IT e o expansão da medicina nuclear, tais regiões poderão ficar desassistidas de produtos que têm papel importante dentro da medicina nuclear brasileira. Portanto, respeitosamente, solicitamos a prorrogação do prazo original definido pela ANAC.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada. O prazo foi prorrogado.

<b>Contribuição nº: 25</b>
<b>Colaborador:</b> Sérgio Anconi de Sousa Couto
<b>Instituição:</b> Concepta DG Compliance Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
175.907 Testes de volumes
(a) Cada volume utilizado no transporte deve ser capaz de resistir a um teste de queda de 1,2 m em uma superfície rígida, não elástica, plana e horizontal, na posição mais provável de sofrer danos. Para ser aprovado no teste, a embalagem externa não pode mostrar nenhum dano suscetível a afetar a segurança durante o transporte e não pode haver vazamento na(s) embalagem(ns) interna(s). (b) Cada volume utilizado no transporte deve ser capaz de suportar, sem ruptura ou vazamento de

nenhuma embalagem interna e sem redução significativa de sua efetividade, uma força aplicada à superfície superior por 24 horas, equivalente ao peso total de volumes idênticos empilhados a uma altura de 3 m (incluindo a amostra de teste).
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
175.907 Testes de volumes
(a) O volume completo preparado para o transporte, contendo embalagens internas envasadas com no mínimo 95 por cento de sua capacidade para sólidos ou 98 por cento para líquidos, deve ser capaz de suportar, conforme demonstrado em teste devidamente documentado, sem quebra ou vazamento de nenhuma embalagem interna e sem redução significativa de efetividade: (1) quedas em uma superfície rígida, não-flexível e horizontal, de uma altura de 1,2 m: (i) quando a amostra tiver formato de caixa, ela deve sofrer queda em cada uma das seguintes orientações: (A) paralela ao chão com a base voltada para baixo; (B) paralela ao chão com o topo voltado para baixo; (C) paralela ao chão com o lado maior voltado para baixo; (D) paralela ao chão com o lado menor voltado para baixo; (E) com um dos cantos voltado para baixo; (ii) quando a amostra tiver formato de tambor, deve sofrer queda em cada uma das seguintes orientações: (A) diagonalmente sobre borda do tampo superior, com o centro de gravidade imediatamente acima do ponto de impacto; (B) diagonalmente sobre a borda da base; (C) paralela ao chão com o lado voltado para baixo. Nota - Cada uma das quedas acima pode ser conduzida em volumes diferentes, contanto que sejam idênticos. (2) uma força aplicada na superfície superior por um período de 24 horas, equivalente ao peso total de volumes idênticos empilhados a uma altura de 3 m (incluindo a amostra testada). (i) O número de amostras para teste deve ser de três. (b) Para propósitos de teste, as substâncias a serem transportadas na embalagem podem ser substituídas por outras substâncias, exceto em casos em que isso possa invalidar os resultados dos testes. Para sólidos, quando uma outra substância for utilizada, ela deve possuir as mesmas características físicas (massa, granulometria etc.) da substância a ser transportada. Nos testes de queda para líquidos, quando outra substância for utilizada, sua densidade relativa (massa específica) e viscosidade devem ser similares às da substância a ser transportada.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Solicito especial atenção dos Senhores para observar que no parágrafo 175.1005 da Minuta temos os testes exigidos para quantidades excetuadas com um rigor maior que os testes exigidos em 175.907 para quantidades limitadas. Sabemos que para quantidades excetuadas ,para algumas entradas UN, é possível se transportar produtos de Grupo I de embalagem utilizando-se desta isenção ,por isso , acreditamos, o rigor nos testes, fato que não acontece com as isenções de quantidade limitada que não permitem o uso destas isenções para produtos de Grupo I de embalagem , porém , em nossa opinião , há um flagrante desequilíbrio entre os testes exigidos para quantidades excetuadas e para quantidades limitadas , sendo que esta última permite quantidades por embalagem muito maiores que a primeira, desta maneira potencializando seu risco no transporte. Nossa proposta é de se utilizar quase que igualmente todos os parâmetros de teste exigidos em quantidades excetuadas, alterando apenas a altura de queda para 1,20m no caso de quantidades limitadas. Esta é nossa segunda sugestão sobre o mesmo parágrafo e a julgamos a mais coerente com os riscos que podemos ter nas movimentações de artigos perigosos nessas condições.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada.
As embalagens destinadas ao transporte de artigos perigosos em quantidade limitada e excetuada têm propósitos e riscos diferentes e esses riscos justificam a diferença de tratamento imposta pelos testes. O texto proposto na seção 175.907 está igual ao contido nas Instruções Técnicas do Doc 9284, excetuando-se o requisito 175.907(d), que prevê o detalhamento do teste de queda e empilhamento, no que tange ao número de amostras, e à forma de preparação e execução dos ensaios. Posteriormente, o texto foi movido para a IS nº 175-012, conforme referenciado no item C4.4 da IS nº 175-001.

<b>Contribuição nº: 26</b>
<b>Colaborador:</b> Sérgio Anconi de Sousa Couto
<b>Instituição:</b> Concepta DG Compliance Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
175.1609 Documento de aprovação da embalagem e declaração de conformidade
(a) O expedidor deve ter prontamente disponível uma cópia da declaração de conformidade da embalagem utilizada, quando fabricada no Brasil.
(b) O documento de aprovação da ANAC, para as embalagens nacionais, ou o documento de embalagem aprovada por outra autoridade de aviação civil ou órgão competente para tal aprovação, deve acompanhar o conhecimento aéreo ou deve estar prontamente disponível, no momento do embarque, para transporte aéreo nacional e internacional. Quando requisitado pela ANAC, o documento de aprovação deve ser apresentado imediatamente.
175.1611 a 175.1699 [Reservado]
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
175.16.. No caso de utilização para embarque de embalagem de isenção por Quantidade Excetuada ou Quantidade Limitada além dos documentos comprobatórios dos ensaios das embalagens citados em 175.1709(a), (b) e (c) que devem estar prontamente

disponíveis no momento do embarque e devem, quando requisitados pela ANAC, ser apresentados imediatamente, o embarcador deverá apresentar, neste caso, ao operador aéreo, junto com os demais documentos de embarque exigidos pelo Regulamento, a Declaração de Conformidade de Embalagem Excecuada ou Limitada com o seguinte texto:

“ Declaro (amos) que todos os testes de desempenho de embalagem deste embarque foram efetuados para atendimento dos requisitos para Quantidade Excecuada/Limitada exigidos pelo RBAC 175 , estando estes testes e seus resultados comprovados no Relatório de Ensaio nº XXX/18 do Laboratório XXXXXXXXXX , que encontra-se disponível para verificação da Autoridade Nacional de Aviação Civil ou do operador aéreo. “

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Como proposto anteriormente, coloco acima sugestão de texto para a Declaração de Conformidade para embalagem de quantidade excecuada ou limitada, visando um maior comprometimento do embarcador com a segurança das embalagens e seu conteúdo, valendo lembrar que no caso de embarque de Quantidade Excecuada, bem como nos embarques da UN 3373 (hoje uma dos embarques mais frequentes sem qualquer teste de embalagem efetuado pelos embarcadores) , não há a exigência da emissão da Declaração do Embarcador (Shipper’s Declaration) ,deixando os expedidores “à vontade” para burlar o Regulamento ,pois, infelizmente, para estes a impunidade reina.

Convido os Senhores a auditarem embarques da UN 3373 em todo o Brasil e solicitarem os comprovantes de ensaios...chocante o resultado a ser constatado.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Vide resposta à contribuição nº 27

#### Contribuição nº: 27

**Colaborador:** Sérgio Anconi de Sousa Couto

**Instituição:** Concepta DG Compliance Ltda

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

175.1709 Embalagens destinadas ao transporte de artigos perigosos em quantidade limitada, quantidade excecuada e infectantes da Classe 6, Divisão 6.2, Categoria B (UN 3373)

...

(d) Os documentos comprobatórios dos ensaios das embalagens citados em 175.1709(a), (b) e (c) devem estar prontamente disponíveis no momento do embarque e devem, quando requisitados pela ANAC, ser apresentados imediatamente.

...

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

175.1709 Embalagens destinadas ao transporte de artigos perigosos em quantidade limitada, quantidade excecuada e infectantes da Classe 6, Divisão 6.2, Categoria B (UN 3373)

...

(d) Os documentos comprobatórios dos ensaios das embalagens citados em 175.1709(a), (b) e (c) devem estar prontamente disponíveis no momento do embarque e devem, quando requisitados pela ANAC, ser apresentados imediatamente. Uma Declaração de Conformidade para Embalagens de Quantidade Excecuada ou Limitada deverá acompanhar a documentação de embarque conforme modelo em 175.16... e assinada pelo próprio embarcador ou seu representante legal. Esta Declaração ficará retida junto ao operador aéreo como parte da documentação exigida para embarque.

...

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Senhores é notório que centenas de embarques efetuados hoje como quantidades excecuadas ou limitadas não tem cumprido o Regulamento colocando em risco o transporte aéreo de cargas e passageiros, bem como, desafiando a Autoridade de aviação civil, contando com as dificuldades desta em fiscalizar tão extenso território. Nossa sugestão visa atuar como inibidor da presunção de impunidade que hoje norteia aqueles que se aproveitam dessa carência logístico-humana da ANAC e como advertência para aqueles que, por pura ignorância do Regulamento, deixam de se atentar para os requisitos de desempenho de embalagens de isenção.

Desta forma, com a mesma expectativa de efeito que se obteve quando da inserção na documentação de embarque de artigos perigosos, do “Certificado de Conformidade” das embalagens que inibiu as falsificações destas que ocorriam à época de sua

criação, e, até hoje, fornecido pelas empresas de embalagens Certificadas pela ANAC, teríamos o compromisso formal de que a embalagem cumpre os requisitos preconizados no novo RBAC 175.  
Para quem pretende lesar a segurança de voo, trata-se de documento, inclusive, com consequências legais importantes em caso de incidentes provocados por esse desvio proposital de conduta.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita parcialmente.

Aceita a proposta de tornar clara a necessidade de apresentação da documentação dos ensaios realizados para aceitação do embarque pela empresa aérea, sendo dispensável, contudo, que essa documentação tenha que acompanhar a carga durante o transporte. Desta forma, o texto previsto no requisito 175.309(d) (antigo 175.1709(d)) será alterado para “Os documentos comprobatórios dos ensaios das embalagens citados em 175.309(a), (b) e (c) devem compor a documentação de embarque e estar prontamente disponíveis para consulta”.

#### Contribuição nº: 28

**Colaborador:** Sérgio Anconi de Sousa Couto

**Instituição:** Concepta DG Compliance Ltda

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

175.907 Testes de volumes (a) Cada volume utilizado no transporte deve ser capaz de resistir a um teste de queda de 1,2 m em uma superfície rígida, não elástica, plana e horizontal, na posição mais provável de sofrer danos. Para ser aprovado no teste, a embalagem externa não pode mostrar nenhum dano suscetível a afetar a segurança durante o transporte e não pode haver vazamento na(s) embalagem(ns) interna(s).

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

175.907 Testes de volumes (a) Cada volume utilizado no transporte deve ser capaz de resistir a teste de queda de 1,2 m em uma superfície rígida, não elástica, plana e horizontal, **conforme determinado nas Instruções Técnicas da OACI em seu Capítulo 4, Parágrafo 4.3**. Para ser aprovado no teste, a embalagem externa não pode mostrar nenhum dano suscetível a afetar a segurança durante o transporte e não pode haver vazamento na(s) embalagem(ns) interna(s).

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Como empresa especialista em embalagens para o transporte multimodal de artigos perigosos, possuindo Laboratório Acreditado pelo INMETRO e reconhecido pela ANAC, podemos afirmar que uma única queda, mesmo esta direcionada ao ponto mais suscetível a falhas na embalagem, como orienta a minuta do novo RBAC 175, não é suficiente para avaliar uma embalagem como apropriada a transportar um artigo perigoso com a devida segurança, mesmo em quantidades limitadas.

Sugerimos o cumprimento do que determina o parágrafo 4.3 das Instruções Técnicas e consulta aos colegas da ANAC que atuam no setor de Certificação de Embalagens em São José dos Campos – SP, onde os mesmos poderão emitir opinião importante sobre esta nossa sugestão.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Proposta já contemplada através do requisito 175.907(d), que estabelece os critérios para o número de amostras, forma de preparação e execução dos ensaios de queda e empilhamento. Observa-se que, posteriormente, o texto foi movido para a IS nº 175-012, conforme referenciado no item C4.4 da IS nº 175-001..

#### Contribuição nº: 29

**Colaborador:** Flavio Antonio Monteze

**Instituição:** Swissport Brasil

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

**Tabela 1:** Infrações relacionadas ao transporte de artigos perigosos, **SUBPARTE D – TREINAMENTO (item 175.303)**

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sugestão de inclusão:

Nesse item não deixa claro a obrigatoriedade de que os Agentes de Proteção (APAC) devam ser treinados na Categoria 12 ou que os Despachantes Operacionais devam receber treinamento (CAT 10). Minha sugestão é a de adicionar um novo tópico, com um texto que contemple as outras funções, não listadas anteriormente

“Deixar Agente de Proteção, Despachante Operacional de Voo e outros profissionais cuja função exija conscientização sobre o transporte de artigos perigosos exercer suas funções sem treinamento adequado ou dentro da validade”

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Da forma como o item 175.303 foi redigido, algumas funções contempladas no escopo dos profissionais que necessitam de treinamento de artigos perigosos poderão permanecer em seus postos de trabalho, sem treinamento adequado.



**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

Para tais casos, consta na tabela o item "Descumprir outros requisitos relacionados aos currículos de treinamento" dentro da seção 175.53 (antiga 175.303) da tabela de infrações. Esse item foi criado para levar em consideração todos os outros casos que não foram citados na tabela, mas que possuem requisito de treinamento obrigatório por parte do item 175.53 (antiga 175.303).

**Contribuição nº: 30**

**Colaborador:** Robson Candello

**Instituição:** Igarai Ind. e Com. de Embalagens Ltda

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

**175.913 Documento de transporte de artigos perigosos (para quantidade limitada)**

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Incluir que juntamente com o shipper's declaration seja obrigatório para embarque a apresentação dos ensaios de desempenho no modelo de embalagem executado, assim como para embalagens homologadas, por laboratório acreditado pelo INMETRO.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

No Brasil seria mais seguro tal exigência posto que a cultura neste mercado hoje é de que para quantidades de exceção ou quantidade limitada, por não ser necessária apresentação de qualquer documento que comprove a segurança da embalagem e atendimento à legislação, qualquer embalagem serviria para tal. As próprias cias aéreas, sem esta obrigatoriedade, não possuem competência técnica para tal avaliação.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contemplada pela contribuição nº 27

**Contribuição nº: 31**

**Colaborador:** Robson Candello

**Instituição:** Igarai Ind. e Com. de Embalagens Ltda

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

**175.1009 Documentação (QUANTIDADES EXCETUADAS)**

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Incluir que juntamente com o AWB seja obrigatório para embarque a apresentação dos ensaios de desempenho no modelo de embalagem executado, assim como para embalagens homologadas, por laboratório acreditado pelo INMETRO.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

No Brasil seria mais seguro tal exigência posto que a cultura neste mercado hoje é de que para quantidades de exceção ou quantidade limitada, por não ser necessária apresentação de qualquer documento que comprove a segurança da embalagem e atendimento à legislação, qualquer embalagem serviria para tal. As próprias cias aéreas, sem esta obrigatoriedade, não possuem competência técnica para tal avaliação.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contemplada pela contribuição nº 27

**Contribuição nº: 32**

**Colaborador:** Robson Candello

**Instituição:** Igarai Ind. e Com. de Embalagens Ltda

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

**Figura O-3: Marca de bateria de lítio**

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Este é o modelo que pode ser utilizado até 31/12/2018. Sugestão: incluir o novo rótulo a ser utilizado

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Modelo do rótulo novo:



#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. A informação não procede, pois o modelo disponível na figura E-3 da IS nº 175-001 (antiga figura O-3 no RBAC) é o modelo que passou a ser obrigatório a partir de 01/01/2019, com alterações nas dimensões mínimas a partir de 2021.

#### Contribuição nº: 33

Colaborador: Robson Candello

Instituição: Igarai Ind. e Com. de Embalagens Ltda

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

175.1609 Documento de aprovação da embalagem e declaração de conformidade

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Será obrigatório para embarque de embalagens homologadas pela ANAC a apresentação do certificado de conformidade da embalagem e Ofício de Aprovação da Embalagem.

Para os casos de embalagens em quantidades limitadas, quantidades excetuadas e embalagens para transporte de materiais biológicos da categoria B, o relatório de ensaios aprovando a embalagens por laboratório acreditado pelo INMETRO deverá ser apresentado.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

No texto original trata apenas de embalagens homologadas, e para o caso do certificado de conformidade não está expressa a obrigatoriedade de acompanhamento.

Para as demais embalagens, tal relatório tornaria mais seguro o transporte, visto que parte de empresas que comercializam estas embalagens não possuem qualquer ensaio de desempenho nas mesmas.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita.

Consolidação das exigências de documentação a ser apresentada pelo expedidor, esclarecendo-se a necessidade do certificado de conformidade no caso de embalagens nacionais com marcação UN. A seção 175.267 (antiga 175.1609) foi reescrita.

#### Contribuição nº: 34

Colaborador: Robson Candello

Instituição: Igarai Ind. e Com. de Embalagens Ltda

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

175.1709 Embalagens destinadas ao transporte de artigos perigosos em quantidade limitada, quantidade excetuada e infectantes da Classe 6, Divisão 6.2, Categoria B (UN 3373)

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) As embalagens de fabricação nacional destinadas ao transporte aéreo de artigos perigosos infectantes da Classe 6, Divisão 6.2, categoria B (UN 3373) devem ser ensaiadas e aprovadas segundo os critérios previstos na Instrução de Embalagem 650 das Instruções Técnicas. Vale lembrar que materiais líquidos devem ser transportador obrigatoriamente na posição vertical, de modo que specimen bags não satisfazem esta condição. Também não são aceitos ensaios de pressão interna por vácuo para embalagens de plástico flexível.

(d) Os documentos comprobatórios dos ensaios das embalagens citados em 175.1709(a), (b) e (c) devem acompanhar o embarque e devem, quando requisitados pela ANAC, ser apresentados imediatamente.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Infelizmente hoje existem diversas empresas que montam o kit para transporte de categoria B sem qualquer ensaio de desempenho e com qualquer tipo de material.

Ainda, o specimen bag não é um material capaz de suportar os ensaios exigidos em legislação, além de ser transportado horizontalmente, o que é proibido no caso de líquidos.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada, pois item é previsto no requisito 175.1201(p)(1)(iii), subparte L, da emenda do RBAC nº 175. Posteriormente, o texto foi movido para IS.

Este requisito está baseado na exceção prevista no Doc 9284/An905, edição 2017-2018, que permite, para alguns casos, a dispensa do uso das setas indicativas de orientação de posição para embalagem interna primária (receptáculos primários) contendo substâncias infectantes da divisão 6.2, desde que não possuam mais do que 50 ml de volume.

“1.1.13.1 Orientation arrows are not required on outer packagings containing:

- a) dangerous goods in inner packagings each containing not more than 120 mL with sufficient absorbent material between the inner and outer packagings to completely absorb the liquid contents;
- b) Division 6.2 infectious substances in primary receptacles each containing not more than 50 mL; or
- c) dangerous goods in gas tight inner packagings such as tubes, bags or vials which are opened by breaking or puncturing. Each inner packaging must not contain more than 500 mL.”

Em relação aos ensaios, estes sempre foram requeridos pela norma, porém como não havia exigência explícita no regulamento e a ANAC não faz a certificação dessa categoria de embalagem, muitas empresas não seguiam a legislação. Essa questão foi identificada, e por isso foi feita inclusão da obrigatoriedade, via regulamento, da realização dos testes, conforme o requisito 175.309(c) (antigo 175.1709(c)) proposto.

#### Contribuição nº: 35

**Colaborador:** Natanael de Carvalho Bruno – Especialista em transporte de materiais radioativos

**Instituição:** MCTIC/COMISSÃO NACIONAL DE ENERGIA NUCLEAR – Divisão de Suporte Técnico

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

175.107 Transporte de artigos perigosos por via postal

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Propõe-se remover o conteúdo da alínea (3) do parágrafo (b) do requisito 175.107 da Emenda 2 do RBAC 175.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A Norma CNEN-NE-5.01 “Transporte de Materiais Radioativos”, publicada através da Resolução no. 13 da Comissão Deliberativa da CNEN em 1988, apresenta em sua Subseção 1.2.3 o seguinte conteúdo:

**De acordo com o Art. 23 do Regulamento do Serviço Postal aprovado pelo Decreto Federal no. 83.858, de 15/8/79, não é permitido o transporte de substância radioativa por via postal.**

O Decreto 83.858 de 1979 continha em seu Artigo 23 o conteúdo reproduzido a seguir.

*“A empresa exploradora não aceita nem entrega:*

*b) Substância explosiva, radioativa, deteriorável, fétida, nauseante, corrosiva nociva ou facilmente inflamável, cujo transporte constitua perigo ou possa causar danos”*

Este Decreto foi revogado e a Lei vigente é a 6.538 de 1978, a qual em seu artigo 13 afirma:

*Art. 13 - Não é aceito nem entregue:*

*II - substância explosiva, deteriorável, fétida, corrosiva ou facilmente inflamável, cujo transporte constitua perigo ou possa danificar outro objeto;*

Uma visita ao site da empresa na Internet, 24 horas antes da realização da Audiência Pública da ANAC, revelou que a informação fornecida pela EBCT em novembro de 2010 permanece válida:

<http://www.correios.com.br/precisa-de-ajuda/proibicoes-e-restricoes>:

**Os Correios NÃO aceitam a postagem de remessas contendo:**

- a) Objeto com peso, dimensões, volume, formato, endereçamento, franqueamento ou acondicionamento em desacordo com as normas regulamentares ou com as previstas em convenções e acordos internacionais aprovados pelo Brasil;
- b) Substância explosiva, **radioativa**, deteriorável, fétida, nauseante, corrosiva nociva ou facilmente inflamável, cujo transporte constitua perigo ou possa danificar outro objeto;

---

Na Audiência Pública realizada em 02 de maio de 2018, a CNEN solicitou esclarecimento quanto a abrangência do termo “transporte por via postal”. Especificamente, a CNEN indagou se o termo abrange somente a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos ou se seriam englobadas as empresas como DHL, UPS e Federal Express.

A ANAC respondeu que no contexto do RBAC 175 o termo refere-se tão somente à EBCT-Empresa e que os chamados serviços expressos não são tomados em consideração.

A razão da pergunta da CNEN é que durante a revisão da Norma da CNEN para o transporte de materiais radioativos, consulta foi feita à EBCT sobre a proibição do transporte de produtos Classe 7 por via postal, tendo recebido da EBCT a resposta de que “até aquele momento (novembro de 2010) as chamadas cargas radioativas não eram aceitas para fins de transporte. A razão

alegada pela EBCT para a recusas de remessas de produtos Classe 7 seria a inexistência naquela organização de pessoal treinado.

Com a colaboração da CNEN, um programa de treinamento para funcionários da EBCT foi então desenvolvido e aplicado. Mesmo assim, a recusa de produtos Classe para fins de transporte permaneceu. Em consequência, na revisão da Norma da CNEN o seguinte texto foi utilizado: "A EBCT não aceita cargas radioativas para fins de transporte".

Finalmente, há de se considerar a situação em que se encontra atualmente a EBCT. De acordo com a imprensa, *os Correios confirmam que pretendem fechar agências de atendimento em todo o país. De acordo com a estatal, a empresa vem realizando estudos de readequação da rede de atendimento, o que inclui não apenas a sua rede física como também novos canais digitais e outras formas de autosserviços. Reportagem do jornal "O Estado de S. Paulo", que publicou entrevista com o presidente dos Correios, afirma que a estatal fechará 513 agências, com demissão de até 5,3 mil funcionários. O Globo, 07/05/2018*

**Conclusão:**

Apesar de adotar a Convenção da União Postal Universal (UPU), permanece negativa a aceitação de remessas contendo produtos Classe 7 (radioativos) pela EBCT. A CNEN, autoridade competente nacional na área nuclear, consistente com a posição da EBCT mantém a informação sobre a impossibilidade de aceitar aquele tipo de carga para fins de transporte.

A crise pela qual passa a empresa, incluindo a redução de funcionários, não aconselha a inclusão de uma responsabilidade a mais, que seria receber e entregar remessas contendo material radioativo.

Assim, A remoção do conteúdo do item 175.107(b)(3) tornará a Emenda 2 ao RBAC 175 consistente com Norma da CNEN e a decisão da EBCT.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

O Decreto Federal no. 83.858 de 1979, que proibia expressamente o transporte de artigos perigosos radioativos foi revogado. Por sua vez, a lei que trata sobre o assunto (nº 6.538 de 1978) informa sobre a proibição de substâncias "cujo transporte constitua perigo ou possa danificar outro objeto". Durante as discussões internacionais (UPU), chegou-se à conclusão de que a lista de artigos perigosos permitidos para transporte por via postal é constituída de artigos perigosos em quantidades ou condições que não constituem o mesmo nível de risco que os demais artigos perigosos. Mencionar no RBAC nº 175 que alguns artigos perigosos estão permitidos para transporte por via postal não significa que a EBCT teria obrigação de transportá-los, mas sim que haveria a possibilidade de transportá-los em consonância com a regulamentação. Caso a EBCT não tenha interesse em aceitá-los, ela não será obrigada a fazê-lo.

Existem outras empresas que poderiam enviar artigos perigosos por via postal, isto é, os operadores postais designados de outros Estados (ex.: Post Canada, USPS, Royal Mail) enviando tais matérias para o Brasil. A ANAC entende que devemos prezar pela harmonização com as normas internacionais de modo a evitar declarar diferenças à OACI e de modo a não deixar nossa regulamentação diferente da de outros países.

**Contribuição nº: 36**

**Colaborador:** Raul de Souza

**Instituição:** ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

No quadro comparativo do RBAC 175, disponibilizado pela ANAC, mais especificamente no item 175.21 (3) - Responsabilidades do operador de um terminal de carga aérea, justifica-se a retirada de tal quadro por não haver dispositivo similar nas Instruções Técnicas ou no Anexo 18 da ICAO.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Sugere-se a manutenção, na nova versão do RBAC 175, do quadro demonstrativo de artigos perigosos, com etiquetas de risco e de manuseio, bem como da tabela de segregação de tais artigos.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

A finalidade da manutenção do quadro demonstrativo, com etiquetas de risco e de manuseio de artigos perigosos, bem como da tabela de segregação de artigos perigosos é alertar o expedidor da possibilidade do perigo. Uma vez que não exista a tabela ou o quadro, pode-se ter reduzida a consciência situacional das pessoas envolvidas no processo de embarque de artigo perigoso. Outrossim, tratando-se de expedidor pessoa física, caso ele não conheça exatamente os artigos que são considerados perigosos, o quadro demonstrativo serve como auxílio básico e fundamental. Para o operador aéreo, servirá de referência como "respaldo" sobre ter informado ao expedidor quanto a correta informação a ser aplicada no momento do embarque da carga perigosa, uma vez que não há evidências quando tal procedimento é realizado de forma verbal entre o operador aéreo e expedidor. Além disso, o quadro demonstrativo poderá servir como alinhamento aos itens de Security já préestabelecidos no RBAC 108.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

Com essa minuta, a ANAC busca o alinhamento com a regulamentação internacional. Nas discussões internacionais na OACI, não se viu necessário especificar o cumprimento do requisito por meio da obrigação de um quadro com as etiquetas de risco. Retirar isso da regulamentação não significa proibir o uso dos quadros, mas sim deixar em aberto para que os operadores aéreos definam qual a melhor maneira de passar a informação a seus funcionários. Essa informação será definida no Manual de Artigos Perigosos (MAP) e o uso de um quadro de etiquetas continua sendo recomendável.

<b>Contribuição nº: 37</b>
<b>Colaborador: Raul de Souza</b>
<b>Instituição: ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Contato da ANAC com o expedidor da carga (pessoa física) após o envio da NOAP pelo operador aéreo, fechando-se o ciclo do processo de notificação.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Clarificação de dispositivo regulamentar garantindo a notificação da Agência Reguladora ao expedidor (pessoa física).
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ao se notificar à ANAC, através de NOAP, a Agência, por sua vez, entra em contato com o expedidor (pessoa jurídica) via ofício ou outro documento que entenda pertinente e segue as devidas tratativas para esclarecer o conteúdo da NOAP. Esse procedimento vem sendo realizado com sucesso atualmente. Em se tratando de expedidor pessoa física, a dificuldade poderá estar caracterizada tendo em vista que o operador aéreo não terá a garantia que informações legítimas foram passadas pelo expedidor pessoa física, ou seja, podendo-se serem simulados endereços, telefones, e-mails e etc., dificultando assim, a imposição de sanções e ou de responsabilidades após a notificação do operador aéreo à ANAC através da NOAP.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada.  O regulamento não cria obrigações para a Agência Reguladora, mas sim para o regulado. De maneira geral, a ANAC concorda que o expedidor considerado como pessoa física deve também ser notificado pela Agência. Esse tipo de informação passará a constar de maneira clara nos procedimentos internos da análise e investigação de ocorrências com artigos perigosos. Cabe, entretanto, ao operador a verificação das informações do expedidor. A ANAC informa que, em geral, apenas com o CPF de uma pessoa, essa já pode receber a notificação da ANAC.

<b>Contribuição nº: 38</b>
<b>Colaborador: Raul de Souza</b>
<b>Instituição: ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Listagem dos expedidores que tentam embarcar “intencionalmente” artigos perigosos ocultos.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Criação de dispositivo regulamentar que determine uma listagem onde constem os expedidores, sejam eles pessoa física ou jurídica, que tentarem embarcar artigos ocultos intencionalmente, mesmo conhecendo as restrições regulamentares.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Analisando-se o cenário brasileiro atual vivenciado pelos operadores aéreos, fica claro que, através de casos reais, alguns poucos expedidores agem intencionalmente de má-fé com os operadores aéreos, ocultando artigos perigosos em seus consolidados. É fato também que, quando um expedidor é "negado" em um operador aéreo, ela pode e tenta outro operador aéreo para embarcar intencionalmente o artigo oculto. Para aumentarmos a segurança nas operações, seria necessário a criação de uma listagem que informasse quem são esses expedidores (pessoa jurídica ou física) que tentam o embarque de carga perigosa oculta, e que essa lista seja compartilhada periodicamente com a ANAC para que então, a Agência possa tomar suas medidas cabíveis, lembrando que a capacidade de sanção é a da Agência Reguladora e não do operador aéreo.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada.  Não existe previsão legal no Código Brasileiro de Aeronáutica para que seja criada uma lista de expedidores infratores. A Agência possui a competência para autuar ou aplicar diversas medidas administrativas para os expedidores que não cumprem com a regulamentação. Para isso, não é necessário criar nenhum dispositivo novo no regulamento apresentado. Adicionalmente, os operadores aéreos podem se reservar o direito de não aceitar a carga ou artigo perigoso de expedidores que se julgue não cumprir com as normas.

<b>Contribuição nº: 39</b>
<b>Colaborador:</b> Raul de Souza
<b>Instituição:</b> ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
APÊNDICE A DO RBAC Nº 175 - DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Clarificação sobre os parâmetros a serem adotados para os valores das infrações praticadas e a respectiva incidência das sanções, no que se refere a "1 por constatação".
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
As referências da Tabela 1 do Apêndice A da Minuta do RBAC 175, no que diz respeito a "1 por constatação" geraram dúvidas entre os operadores aéreos, pois caso haja a constatação do agente fiscalizador sobre descumprimento do requisito previsto no RBAC 175, tal "constatação" pode se tornar subjetiva e penalizar o operador aéreo além ou aquém do que se espera ao aplicar-se as sanções do regulamento.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada.
A ANAC informa que a cada constatação de infração durante uma atividade de fiscalização ou investigação ou ainda qualquer outro tipo de apuração poderá ser lavrado o auto de infração. Caso o autuado discorde da infração descrita, sempre se resguarda o direito de solicitar o recurso.

<b>Contribuição nº: 40</b>
<b>Colaborador:</b> Raul de Souza
<b>Instituição:</b> ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Possibilidades claras de embarque de artigo perigoso oculto por expedidores pessoa física.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Criação de uma Instrução Suplementar ou requisito dentro do próprio RBAC 175 para regular o expedidor, seja ele pessoa física ou pessoa jurídica, quanto ao embarque de artigo perigoso oculto.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Tendo em vista a possibilidade de autorização para expedidor pessoa física, as possibilidades de embarque de artigo perigoso oculto ficarão maiores, considerando-se o possível desconhecimento técnico ou até mesmo a negligência de tal expedidor. Para expedidor pessoa jurídica é necessário que haja também uma IS ou requisito dentro do próprio RBAC 175 que garanta como deve ser feito esse processo, para que a segurança operacional não fique comprometida, tanto no aspecto de Safety quanto de Security. Uma vez documentado e estabelecido pela Agência Reguladora, diminuem-se as possibilidades de má-fé ou desconhecimento técnico, e assim, aumenta-se sensivelmente os níveis de mitigação visando a prevenção de acidentes envolvendo artigos perigosos.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada.
A ANAC entende a importância da discussão sobre o tema que engloba o transporte de artigos perigosos não declarados e tem participado ativamente das discussões que estão criando novos dispositivos normativos sobre os artigos perigosos não declarados em nível global. A ANAC entende ser necessário discutir o assunto em nível global antes de alterar a regulamentação nacional. Além disso, a ANAC apresentou na minuta do RBAC nº 175 os seguintes itens: 175.403 (antigo 175.2901) Reconhecimento de artigos perigosos não declarados 175.383 (antigo 175.2709) Notificação de artigos perigosos não declarados ou mal declarados 175.351 (antigo 175.2401) Procedimentos de aceitação de carga
Tais itens cobrem o assunto mencionado, embora estejam sendo trabalhadas alterações para clarificar tais itens. Dessa maneira, a ANAC entende não ser necessário alterar a minuta do RBAC nº 175 nesse momento.

<b>Contribuição nº: 41</b>
<b>Colaborador:</b> Adriano Oliveira dos Santos Goulart – Diretor / Supervisor de Radioproteção em Transportes de Materiais Radioativos CNEN TR-0004
<b>Instituição:</b> NUCLEORAD Soluções em Proteção Radiológica, transportadora terrestre de materiais radioativos

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
1) Treinamento em Artigos Perigosos 2) Limite máximo do IT por embalado 3) Transporte de artigos perigosos via mala postal
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Diversos. Ver justificativa.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>1) Programa de Treinamento em Artigos Perigosos - Os profissionais certificados pela CNEN como Supervisores de Radioproteção em Transporte possuem conhecimento muito além do conteúdo oferecido para a Classe 7 nos treinamentos oferecidos pelas empresas habilitadas pela ANAC e que tais supervisores deveriam ser dispensados deste treinamento específico.</p> <p>2) Limitação de IT Máximo igual três para embalados por compartimento de carga de aeronaves – A adoção do valor de IT máximo igual a 3 gerou uma significativa limitação no transporte de radiofármacos, prejudicando sua aplicação em diagnósticos na área de medicina nuclear. A limitação para radiofármacos não pode ser igual a qualquer fonte radioativa, exemplo industrial ou com maiores riscos radiológicos. Sugestão é separar o tipo de fontes radioativas, todas, menos medicamentos radiofármacos. A limitação impede o crescimento da saúde e acesso de pacientes para exams no sistema de saúde devido a limitação de malha aérea. Sugiro uma reunião com os produtores de radiofármacos e CNEN para chegar a uma forma mais adequada de limitação do IT.</p> <p>3) A Norma CNEN-NE-5.01 “Transporte de Materiais Radioativos”, publicada através da Resolução no. 13 da Comissão Deliberativa da CNEN em 1988, apresenta em sua Subseção 1.2.3 o seguinte conteúdo:</p> <p><b>De acordo com o Art. 23 do Regulamento do Serviço Postal aprovado pelo Decreto Federal no. 83.858, de 15/8/79, não é permitido o transporte de substância radioativa por via postal.</b></p> <p>O Decreto 83.858 de 1979 continha em seu Artigo 23 o conteúdo reproduzido a seguir.</p> <p><i>“A empresa exploradora não aceita nem entrega:</i></p> <p><i>b) Substância explosiva, radioativa, deteriorável, fétida, nauseante, corrosiva nociva ou facilmente inflamável, cujo transporte constitua perigo ou possa causar danos”</i></p> <p>Este Decreto foi revogado e a Lei vigente é a 6.538 de 1978, a qual em seu artigo 13 afirma:</p> <p><i>Art. 13 - Não é aceito nem entregue:</i></p> <p><i>II - substância explosiva, deteriorável, fétida, corrosiva ou facilmente inflamável, cujo transporte constitua perigo ou possa danificar outro objeto;</i></p> <p>Uma visita ao site da empresa na Internet, 24 horas antes da realização da Audiência Pública da ANAC, revelou que a informação fornecida pela EBCT em novembro de 2010 permanece válida:</p> <p><a href="http://www.correios.com.br/precisa-de-ajuda/proibicoes-e-restricoes">http://www.correios.com.br/precisa-de-ajuda/proibicoes-e-restricoes</a>:</p> <p><b>Os Correios NÃO aceitam a postagem de remessas contendo:</b></p> <p>a) Objeto com peso, dimensões, volume, formato, endereçamento, franqueamento ou acondicionamento em desacordo com as normas regulamentares ou com as previstas em convenções e acordos internacionais aprovados pelo Brasil;</p> <p>b) Substância explosiva, <b>radioativa</b>, deteriorável, fétida, nauseante, corrosiva nociva ou facilmente inflamável, cujo transporte constitua perigo ou possa danificar outro objeto;</p> <p>- - -</p> <p>Na Audiência Pública realizada em 02 de maio de 2018, a CNEN solicitou esclarecimento quanto a abrangência do termo “transporte por via postal”. Especificamente, a CNEN indagou se o termo abrange somente a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos ou se seriam englobadas as empresas como DHL, UPS e Federal Express.</p> <p>A ANAC respondeu que no contexto do RBAC 175 o termo refere-se tão somente à EBCT-Empresa e que os chamados serviços expressos não são tomados em consideração.</p> <p>A razão da pergunta da CNEN é que durante a revisão da Norma da CNEN para o transporte de materiais radioativos, consulta foi feita à EBCT sobre a proibição do transporte de produtos Classe 7 por via postal, tendo recebido da EBCT a resposta de que “até aquele momento (novembro de 2010) as chamadas cargas radioativas não eram aceitas para fins de transporte. A razão alegada pela EBCT para a recusa de remessas de produtos Classe 7 seria a inexistência naquela organização de pessoal treinado. Com a colaboração da CNEN, um programa de treinamento para funcionários da EBCT foi então desenvolvido e aplicado. Mesmo assim, a recusa de produtos Classe para fins de transporte permaneceu. Em consequência, na revisão da Norma da CNEN o seguinte texto foi utilizado: “A EBCT não aceita cargas radioativas para fins de transporte”.</p> <p>Finalmente, há de se considerar a situação em que se encontra atualmente a EBCT. De acordo com a imprensa, <i>os Correios confirmam que pretendem fechar agências de atendimento em todo o país. De acordo com a estatal, a empresa vem realizando estudos de readequação da rede de atendimento, o que inclui não apenas a sua rede física como também novos canais digitais e outras formas de autosserviços. Reportagem do jornal “O Estado de S. Paulo”, que publicou entrevista com o presidente dos Correios, afirma que a estatal fechará 513 agências, com demissão de até 5,3 mil funcionários. O Globo, 07/05/2018</i></p> <p>Apesar de adotar a Convenção da União Postal Universal (UPU), permanece negativa a aceitação de remessas contendo produtos Classe 7 (radioativos) pela EBCT.</p> <p>A crise pela qual passa a empresa, incluindo a redução de funcionários, não aconselha a inclusão de uma responsabilidade a mais, que seria receber e entregar remessas contendo material radioativo.</p> <p>Assim, A remoção do conteúdo do item 175.107(b)(3) tornará a Emenda 2 ao RBAC 175 consistente com Norma da CNEN e a decisão da EBCT.</p>

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

1) Contribuição não acatada. A ANAC concorda que muitos desses funcionários podem possuir conhecimento, em classificação e diversos assuntos, além do requerido para os cursos de transporte aéreo de artigos perigosos. Entretanto, existem assuntos obrigatórios na grade de treinamento relacionados especificamente ao conteúdo de transporte aéreo que devem ser considerados. Adicionalmente, a norma internacional da OACI, da qual o Brasil é signatário, por meio do Convênio de Chicago, obriga a todos os envolvidos do transporte aéreo de artigos perigosos a possuírem o curso de artigos perigosos conforme definido em 1;4.

2) Contribuição registrada. Esse item (limitação de IT igual 3) não consta na minuta de regulamento apresentada pela ANAC. A ANAC propôs suprimir o limite anterior e seguir estritamente o regulamento internacional, em que há outros tipos de limitação. O limite mencionado não existe mais.

3) Contribuição não acatada. O Decreto Federal nº 83.858 de 1979, que proibia expressamente o transporte de artigos perigosos radioativos foi revogado. Por sua vez, a lei que trata sobre o assunto (nº 6.538 de 1978) informa sobre a proibição de substâncias "cujo transporte constitua perigo ou possa danificar outro objeto". Durante as discussões internacionais (UPU), chegou-se à conclusão de que a lista de artigos perigosos permitidos para transporte por via postal é constituída de artigos perigosos em quantidades ou condições que não constituem o mesmo nível de risco que os demais artigos perigosos. Mencionar no RBAC nº 175 que alguns artigos perigosos estão permitidos para transporte por via postal não significa que a EBCT teria obrigação de transportá-los, mas sim que haveria a possibilidade de transportá-los em consonância com a regulamentação. Caso a EBCT não tenha interesse em aceita-los, ela não será obrigada a fazê-lo.

Existem outras empresas que poderiam enviar artigos perigosos por via postal, isto é, os operadores postais designados de outros Estados (ex.: Post Canada, USPS, Royal Mail) enviando tais matérias para o Brasil. A ANAC entende que devemos prezar pela harmonização com as normas internacionais de modo a evitar declarar diferenças à OACI e de modo a não deixar nossa regulamentação diferente da de outros países.

#### Contribuição nº: 42

Colaborador: ADRIANO VENTURA SILVA

Instituição: LÍDER TÁXI AÉREO S/A - AIR BRASIL

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

##### 135.297 Piloto: requisitos para exame de proficiência em voo por instrumentos

(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave voando IFR, a menos que, dentro dos 06 meses calendáricos precedendo esse voo, o piloto tenha sido aprovado em um exame de proficiência em voo por instrumentos, ministrado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto em operação IFR no exterior e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave voando IFR no exterior, a menos que, dentro dos 06 meses calendáricos precedendo esse voo, o piloto tenha sido aprovado em um exame de proficiência em voo por instrumentos, ministrado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

De acordo com o anexo 6 da ICAO este tipo de requisito é aplicável para operadores que realizam regularmente voos IFR para o exterior.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. Fora do escopo de artigos perigosos.

#### Contribuição nº: 43

Colaborador: ADRIANO VENTURA SILVA

Instituição: LÍDER TÁXI AÉREO S/A - AIR BRASIL

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Vide anexo

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Vide anexo

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Vide anexo [ver o conteúdo do anexo abaixo]:

AP 6-2018 Processo nº Processo nº: 00065.035724/2015-12  
RBAC 135 – EMENDA 04



#### **A.1 – RBAC 135.209 Autonomia para voo VFR**

(b) Ninguém pode iniciar uma operação VFR em um helicóptero, a menos que, considerando o vento e as condições atmosféricas conhecidas, esse helicóptero tenha combustível e óleo lubrificante suficiente para voar até o aeródromo de destino e, assumindo consumo normal de combustível e óleo lubrificante em cruzeiro, voar pelo menos mais 20 minutos e que:

(2) possa voar por um período adicional de 20 minutos, assumindo um consumo normal de combustível e óleo lubrificante em velocidade de cruzeiro escala ótima, acrescido de 10% do tempo de voo programado; e

Sugestão:

b) voar pelo menos mais 20 minutos e que:

(2) possa voar por um período adicional de 20 minutos + 10%.

Justificativa: O entendimento deste item pode levar a 20 + 20 + 10%, o que dificulta o pré-sal, havendo a necessidade de reduzir o "payload". O correto seria 20 minutos + 10%.

#### **A.2 – RBAC 135.242 Tripulação de voo: geral**

(c) Cada tripulante, quando solicitado, deve apresentar à fiscalização da ANAC os documentos requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção.

Sugestão: (c)...documentos requeridos pelo parágrafo (a) (2)...(licença, certificado de habilitação técnica e CCF)

Justificativa: Nós normalmente não andamos com o CCF. A validade do CCF está na página da ANAC, portanto poderiam retirar a obrigatoriedade de portar o CCF visto que a ANAC já detém esta informação. Não sei os pilotos da FGA portam constantemente uma cópia da página da ANAC.

#### **A.3 – RBAC 135.247 Experiência recente: piloto em comando**

(a) .....

(2) para operações noturnas, tenha cumprido o disposto no subparágrafo (1) deste parágrafo à noite.

Sugestão: (2) para operações noturnas, tenha cumprido o disposto no subparágrafo (1) deste parágrafo à noite, no entanto com periodicidade de 180 dias.

#### **A.4 - RBAC 135.263 Limitações de tempo de voo e requisitos de descanso**

*Lei do Aeronauta de 5 de abril de 1984.*

Comentários: Será que a ANAC não vai mencionar a nova Lei do Aeronauta aprovada em 2017 ?

#### **A.5 – RBAC 135.299 Piloto em comando: exames em rota e em aeródromos**

(a) .....

(4) ser conduzido no mínimo 4 e no máximo 8 meses calendáricos após o mês calendárico em que foi conduzida a última verificação de proficiência prevista na seção 135.297 deste regulamento.

Sugestão: ser conduzido até 8 meses após o mês calendário em que foi conduzido o último voo de exame de proficiência ou competência, limitado a apenas um exame em rota no período de 12 meses.

#### **A.6 – RBAC 135.321 Aplicabilidade e termos usados – SUBPARTE H – TREINAMENTO**

(b) .....

(3) cada detentor de certificado para a qualificação, aprovação e uso de simulador de avião e dispositivos de treinamento de voo na condução do programa.

(5) treinamento periódico. É o treinamento requerido para um tripulante para permanecer adequadamente treinado e permanentemente proficiente em cada aeronave, função a bordo e tipo de operação em que o tripulante trabalha;

*Sugestão:* (3) treinamento de elevação de nível. É o treinamento requerido para um tripulante que é qualificado e trabalha como segundo em comando em um particular tipo de aeronave, antes de começar a trabalhar como piloto em comando na mesma categoria/classe. Dispensa-se deste treinamento o piloto segundo em comando que já realizou, com sucesso, nos últimos 12 meses, treinamento de elevação de nível dentro da mesma empresa detentora de certificado RBAC 135 ou que já tenha obtido licença de PLA/PLAH e habilitação em comando, pela própria empresa, para um outro tipo de aeronave, dentro da mesma categoria, sendo necessário somente treinamento em aeronave ou simulador aprovado do mesmo tipo de aeronave em que este segundo em comando seja treinado a partir do assento e cumprindo as funções de piloto em comando. Ex: co-piloto de SK76 com licença PLAH e habilitação Piloto em Comando SK76 que vai realizar cheque de habilitação Piloto em Comando em SK92. Necessita apenas de treinamento operando os comandos da aeronave a partir do assento de piloto em comando seguido do voo de Exame em aeronave ou simulador.

*Sugestão:* (5) treinamento periódico. É o treinamento requerido para um tripulante para permanecer adequadamente treinado e habilitado em função específica num determinado tipo/classe de aeronave na qual já possui habilitação válida ou vencida em até 36 meses.

#### **A.7 – RBAC 135.325 Programa de treinamento e revisões: aceitação inicial e aprovação final**

*Sugestão:* (e) O operador detentor de certificado RBAC 135 deve submeter à ANAC um Programa de Treinamento e suas respectivas revisões para obtenção da aprovação. Uma vez aprovado o detentor de certificado é responsável pelo cumprimento do conteúdo deste programa.

Nos casos em que houver necessidade de alteração imediata de treinamentos por parte do operador, este deve realizá-la através de comunicação interna dentro da instituição destinada ao pessoal envolvido, incluindo CTAC utilizado pelo operador, e deve encaminhá-la à ANAC para análise e aceitação da parte de conteúdo adicionada/revisada. Após obtenção da aceitação da ANAC o operador está autorizado a aplicar a alteração proposta.

#### **A.8 – RBAC 135.329 Requisitos para treinamento de tripulantes**

(a) Cada detentor de certificado deve incluir em seus programas de treinamento, conforme apropriado a cada particular tipo de tripulante, os seguintes treinamentos de solo inicial e de transição:

- (1) doutrinação básico de solo para novos empregados, incluindo instrução de, pelo menos, o seguinte:
- (viii) segurança da aviação civil (AVSEC);

*Sugestão:* (viii) segurança da aviação civil (AVSEC); exceto para operações segundo a subparte L, operações offshore.

#### **A.9 – RBAC 135.331 Treinamento de emergências para tripulantes**

(b) O treinamento de emergências deve ser anual e prover o seguinte:

*Comentários:* Neste item ele fala que o treinamento de emergências deve ser anual, porém na letra (c) do item 135.297 ele diz que é necessário realizar “recuperação de emergências simuladas”. Se o treinamento de emergências deve ser anual, eu não tenho que realizar no IFR semestral.

#### **A.10 – RBAC 135.335 Aprovação de simuladores de aeronave e outros dispositivos de treinamento**

(a) Cursos de treinamento usando simuladores de aeronave e outros dispositivos de treinamento podem ser incluídos nos programas de treinamento do detentor de certificado, desde que aprovados pela ANAC.

*Sugestão:* (a) Cursos de treinamento usando simuladores de aeronave e outros dispositivos de treinamento podem ser incluídos nos programas de treinamento do detentor de certificado, desde que aprovados pela ANAC. Nos casos em que, para um determinado tipo/modelo de aeronave não existir simulador de voo homologado pela ANAC, mas existir simulador de voo Full Flight nível D que seja aprovado pelo fabricante desta aeronave, o operador poderá solicitar procedimento alternativo à ANAC via FOP 208.

#### **A.11 - RBAC 135.337 Qualificações: examinador em aeronave e examinador em simulador**

*Sugestão: b) adicionar item (8) - Nos casos em que o Examinador realize o exame em aeronave bipilotada a partir de assento de observação ou assento de passageiro, que não seja ao lado do piloto em comando, os itens descritos em b) de (1) a (7) não são aplicáveis, desde que o Examinador já tenha sido habilitado como Piloto em Comando neste tipo de aeronave.*

*Ex: Exame em rota de um comandante, acompanhado por um segundo em comando, em helicóptero SK76 realizado a partir da primeira fileira de assentos de passageiros.*

## **A.12 –RBAC 135 - SUBPARTE L - OPERAÇÕES OFFSHORE**

*Sugestão: Inclusão da Subparte L – Operação Offshore na Emenda 04 com informações para nortear esse tipo de operação segundo o RBAC 135.*

### **135.xx Aplicabilidade e definições**

(a) Esta subparte estabelece requisitos adicionais aos previstos no RBAC 135, RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, aplicáveis às operações offshore segundo este regulamento.

(b) Para o propósito desta subparte, são aplicadas as seguintes definições:

(1) Operação *Offshore* – significa uma operação comercial de helicóptero civil realizada para ou a partir de um helideck, independente da distância, com um dos seguinte propósitos:

- Apoio à exploração/perfuração, produção de petróleo ou gás natural;
- Apoio a turbinas eólicas e outras fontes de energia renováveis;
- Resgate e/ou transporte de enfermos ou feridos graves (MEDEVAC);
- Transporte aeromédico de pacientes estáveis;
- Transporte de cadáveres;
- Busca e Salvamento (SAR) no mar de pessoas ligadas à essas atividades;
- Treinamento de tripulantes para a realização dessas atividades;
- Qualquer outra operação ligada às atividades acima e que a ANAC julgar aplicável.

(2) Helideck – significa um heliponto situado em uma estrutura sobre água, fixa ou flutuante. É também chamado de heliponto marítimo ou heliponto offshore.

(3) DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

(4) EFB – Eletronic Flight Bag ou Tablet para uso à bordo.

(5) SALVAERO – Centro de Coordenação de Salvamento Aéreo

### **135.xx Regras Gerais**

(a) Exceto quando autorizado de outra forma pelo DECEA, é compulsória a apresentação de Plano de Voo Completo, quando o voo for realizado entre o continente e os helidecks e vice-versa.

(b) As operações offshore somente serão autorizadas se essas estiverem dentro da área de cobertura de auxílio homologado pelo DECEA e/ou as aeronaves tenham capacidade de empregar navegação de área.

(c) Na realização do voo, conforme (a), além dos equipamentos de navegação compatíveis, é necessário que o helicóptero possa, a qualquer momento durante o voo, estabelecer comunicação direta, ou através de uma Estação de Telecomunicações Aeronáuticas, com o órgão ATC/ATS responsável pelo espaço aéreo sobrevoado.

(d) É compulsório o encaminhamento de mensagem de pouso nos helidecks ao órgão ATS responsável pelo espaço aéreo a ser voado ou ao órgão ATS de origem do voo.

(e) A exigência estabelecida em (d) é de responsabilidade do piloto em comando do helicóptero e poderá ser atendida também por meio do encaminhamento da mensagem de pouso pelo Radioperador da Plataforma Marítima correspondente.

(f) A operação offshore entre o por e o nascer do sol somente é permitida nos seguintes casos:

(1) Resgate e/ou transporte de enfermos ou feridos graves (MEDEVAC);

(2) Busca e Salvamento no Mar (SAR);

Treinamento de Tripulantes para o cumprimento dos itens (1) e (2);

(i) A operação offshore entre o por e o nascer do sol, com vistas ao treinamento de transporte de enfermo ou ferido grave ou missão SAR, somente poderá ser realizada quando previamente comunicada e autorizada pela ANAC.

(ii) Para manter ou recuperar a experiência recente no período noturno é recomendável que o voo não seja realizado sobre o mar.

(3) Evacuação da tripulação em situação de emergência na unidade marítima (blowout, adernamento, incêndio, etc.)

(i) Neste caso a ANAC deve ser comunicada em até 10 dias. A empresa deve detalhar a operação realizada.

(4) Para atender à situações de emergências que não estejam previstas, observar a seção 135.19 deste Regulamento.

#### **135.xx Operações SAR (Busca e Salvamento no Mar)**

Para a operação *offshore* com vistas à missão SAR (Busca e Salvamento) o responsável pela plataforma ou o operador aéreo deverá acionar o órgão de coordenação SAR adequado (Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico).

Como meios secundários aeronaves civis preparadas e autorizadas para esta operação poderão realizar esta atividade, desde que o operador tenha um contrato de serviços de Busca e Salvamento (SAR), para o qual o DECEA tenha estabelecido e publicado Carta de Acordo Operacional, de acordo com a Portaria nº 1.162/GC3, de 19 de outubro de 2005, do Comando da Aeronáutica.

#### **135.xx Requisitos para operação offshore VFR**

Não obstante aos requisitos previstos neste regulamento, as operações offshore VFR estarão condicionadas às Regras de Voo Visual previstas na ICA 100-4;

#### **135.xx Requisitos para operação offshore IFR**

Não obstante aos requisitos previstos neste regulamento, as operações offshore IFR estarão condicionadas às Regras de Voo por Instrumentos previstas na ICA 100-4;

#### **135.xx Requisitos adicionais de aeronaves para operação offshore**

Não obstante aos requisitos de aeronaves previstos neste regulamento, para a operação offshore as aeronaves devem atender ao seguintes requisitos:

- (1) Ser certificada e configurada para operação normal sobre a água (possuir flutuadores de emergência ou ter fuselagem tipo “casco”) e possuir requisitos, atribuídos pelo fabricante, para o pouso forçado no mar.
- (2) Ser certificada para a operação com dois ou mais motores a turbina;
- (3) Ser certificada para operar por instrumentos;
- (4) Possuir um transceptor VHF marítimo.
- (5) Possuir Sistema de Monitoramento de Dados de Voo (HFDM – Helicopter Flight Data Monitoring). O operador deve dispor de competência para analisar os dados gravados e, com base na análise de tendência dos registros, implementar as ações para otimizar a sua operação e corrigir os desvios que possam comprometer a segurança operacional.
- (6) Possuir sistema avançado de alerta de proximidade com o solo (EGPWS – Enhanced Ground Proximity Warning System).
- (7) Possuir sistema para evitar colisão no ar (TCAS – Traffic Collision Avoidance System). O requisito mínimo exigido e o equipamento TCAS classe 1, no entanto é desejável que a aeronave disponha de TCAS classe 2, caso este tipo de equipamento seja adequado e certificado para o tipo de helicóptero utilizado.

NOTA: Para as operações *offshore* em condições VMC, cujo destino estiver distante até 20 milhas náuticas da costa e que não tenham passageiros à bordo, poderão ser realizadas com helicópteros com um motor à turbina, desde que a aeronave atenda o item (1) desta seção.

#### **135.xx Equipamentos de emergência e sobrevivência em operação offshore.**

Ninguém pode operar uma aeronave em operações offshore, a menos que ela possua, instalado em local visível ou visivelmente marcado e facilmente acessível pelos ocupantes caso ocorra um pouso n'água, os seguintes equipamentos:

- (a) Um ELT automático transmitindo em 406 MHz, instalado em local de fácil acesso pelo lado externo e acionável na cabine de pilotos pelo comandante ou através de impacto.
- (b) Para cada ocupante, um colete salva-vidas. O colete deve ser facilmente acessível de cada um dos assentos ocupados;
- (c) Botes salva vidas aprovados em número suficiente (no que diz respeito à capacidade de flutuação), que atenda a especificação de *overload* de 50%, para abrigar todos os ocupantes da aeronave, equipado, pelo menos, com o seguinte:
  - (1) uma luz de localização aprovada;
  - (2) um dispositivo de sinalização pirotécnica aprovado;
  - (3) EPIRB (baliza eletrônica para localização em emergência) que transmita os dados da aeronave e da localização na frequência 406 MHz; e um dos seguintes conjuntos:
    - (i) um conjunto de sobrevivência, apropriado à rota a ser voada; ou

- (ii) uma capota (para servir de vela, fazer sombra e coletar água de chuva);
- (iii) um refletor de radar;
- (iv) um conjunto para reparos no bote;
- (v) um recipiente para retirar água do bote;
- (vi) um espelho para sinalização;
- (vii) um apito;
- (viii) uma faca de bote (sem ponta);
- (ix) uma cápsula de CO2 para enchimento do bote;
- (x) uma bomba para enchimento manual;
- (xi) dois remos;
- (xii) um cordel com 23 m (75 pés) de comprimento;
- (xiii) uma bússola magnética;
- (xiv) um marcador de mar;
- (xv) uma lanterna com, pelo menos, duas pilhas de tamanho "D" ou equivalente;
- (xvi) um suprimento de rações de emergência para dois dias, fornecendo pelo menos 1000 calorias/dia para cada pessoa;
- (xvii) um conjunto de dessalinização de água do mar para cada duas pessoas da capacidade do bote, ou 600 g de água para cada pessoa da capacidade do bote;
- (xviii) um conjunto de pesca; e
- (xix) um manual de sobrevivência adequado à área onde a aeronave será operada.

#### **135.xx Requisitos adicionais de localização de voo em operação offshore**

Não obstante a seção 135.79 deste regulamento, quando o operador demonstrar possuir um sistema de acompanhamento de voo em tempo real, o conjunto de sobrevivência previsto em 135.xx(c)(3) poderá ser dispensado. Este sistema deve estar ligado durante toda a operação, com frequência de atualização de dados contratada não superior a 3 minutos e deve fornecer informações de modo que qualquer desvio ou anomalia da trajetória de voo planejado possa ser detectado o mais cedo possível.

#### **135.xx Transporte de Cargas e Bagagens em Operações Offshore.**

##### **(a) Transporte de Passageiros e Carga na cabine de passageiros**

O transporte de carga na cabine de passageiros não é permitido quando houver o transporte de passageiros.

##### **(b) Transporte de Carga na cabine de passageiros**

Não obstante a seção 135.27 deste regulamento, para a operação *offshore* o transporte de carga na cabine de passageiros (Configuração de Carga Interna Aprovada) só poderá ser realizado quando autorizado nas Especificações Operativas do operador.

##### **(c) Transporte de Bagagem na cabine de passageiros**

Os passageiros não estão autorizados a trazer bagagem de mão na cabine do helicóptero. Qualquer tipo de sacola, bolsa, mochila é considerado bagagem de mão, e portanto, não é permitido. As exceções são revistas e jornais. Em casos excepcionais, o transporte de bagagens no interior da cabine poderá ser autorizado pela ANAC, desde que seja segregada uma área na cabine especificamente para esse fim e que os passageiros sejam protegidos da carga por barreiras físicas, como redes de proteção. Neste caso, o transporte só poderá ser realizado quando estiver previsto e autorizado nas Especificações Operativas do operador o transporte de bagagens no interior da cabine de passageiros.

#### **135.xx Briefing de Segurança em Operações Offshore**

O operador deve garantir que um briefing de segurança padronizado, específico para a aeronave utilizada no transporte, seja realizado antes de cada decolagem do continente. O briefing deve abranger no mínimo os seguintes assuntos:

- (a) Obrigatoriedade do colete salva vidas e a maneira correta de usá-lo.
- (b) Uso correto do cinto de segurança, saídas de emergência e posição de segurança para o pouso forçado.
- (c) Embarque/desembarque e zonas de perigo durante no embarque/desembarque.
- (e) Proibição do uso de boné e bagagem de mão no acesso à aeronave e na cabine de passageiros.
- (f) Equipamentos de resgates, alocação e uso.

NOTA: Informações específicas da empresa não devem ser incluídas neste briefing de segurança. Informações não relacionadas com o transporte de helicóptero não devem ser apresentadas na sala de embarque no terminal de helicóptero.

### **135.xx Tripulação de voo em operação offshore**

Adicionalmente à seção 135.99 deste regulamento:

- (a) Para um piloto operar mais de um modelo de aeronave no mesmo dia, o operador deve ter um procedimento que regula a transição entre os equipamentos;
- (b) Um dos pilotos deve possuir idade inferior a 60 anos ou conforme o previsto no RBAC 61.
- (c) Para operações SAR, a tripulação deve possuir relevante experiência e treinamento específico. Além disso, o Comandante deve possuir pelo menos três anos na função em operações *offshore* ou operações SAR.
- (d) O Co-piloto ou segundo em comando deve possuir pelo menos um ano de experiência em operações *offshore* ou operações SAR.

### **135.xx Requisitos de Treinamento da Tripulação de voo em operação offshore**

Não obstante aos requisitos de treinamento deste regulamento, para a operação offshore os operadores deverão:

- (a) Quando houver um FSTD disponível e qualificado pela ANAC, o operador deve garantir que os seus pilotos realizem a cada 12 meses o treinamento de voo (do modelo de aeronave que opera) nesse dispositivo, conforme aplicável e devidamente aprovado no Programa de Treinamento Operacional.
- (b) O treinamento de escape de aeronaves (HUET - Helicopter Underwater Escape Training) deve ser realizado em intervalos não maiores que 4 anos por todos os tripulantes nessas Operações.

### **135.xx Requisitos para passageiros frequentes em operação offshore**

A partir de 1º de janeiro de 2018, todo operador deve possuir um meio que assegure que os passageiros frequentes tenham realizado o treinamento de escape de aeronaves (HUET - Helicopter Underwater Escape Training) nos últimos 48 meses precedentes ao voo.

**Nota:** "Considera-se passageiro frequente aquele que, em função de suas atividades profissionais, necessita utilizar o transporte aéreo offshore (embarque/desembarque) mais do que duas vezes a cada três meses, contadas em um período de um ano".

### **135.xx Requisitos para a operação offshore de evacuação aeromédica (MEDEVAC-Medical Evacuation)**

Todo operador que pretenda realizar operações MEDEVAC deve estar autorizado pela ANAC nas Especificações Operativas. Para ser autorizado, o operador deve demonstrar que os tripulantes estejam treinados e familiarizados com os procedimentos relacionados à operação, como:

- (a) Preparação dos equipamentos, briefings e comunicações antes e durante o voo;
- (b) Pressão sobre a tripulação para completar a tarefa de salvar a vida e resguardar a integridade física do paciente transportado;
- (c) Preparação adequada da equipe médica, garantindo que a mesma esteja familiarizada com a operação aérea;
- (d) Procedimentos específicos, limitações, posição da maca, responsabilidades, lista dos equipamentos médicos aprovados, uso dos equipamentos médicos, coordenação com a ambulância/hospital;
- (e) Limitações sobre o pouso e a decolagem em heliponto/hospital.

### **135.xx Requisitos para o transporte de cadáver em operações offshore**

- (a) O transporte de cadáver, quando o óbito ocorrer em helideck, só poderá ser efetuado após liberação do corpo por qualquer autoridade policial brasileira. Normalmente, será expedida pela autoridade policial da cidade onde o corpo chegará, ou seja, do local de pouso do helicóptero que se encarregará do transporte.
- (b) Após o término da missão de transporte de cadáver, o operador deverá providenciar a higienização da aeronave antes de utilizá-la para o transporte de passageiros.

### **135.xx Requisitos de Performance (Desempenho) de aeronave em operações offshore**

Não obstante aos requisitos previstos nas seções 135.181 e 135.183 deste regulamento, a aeronave dedicada à operação offshore deve ser capaz de operar com Classe de Desempenho, no mínimo, de nível 2, sendo desejável a Classe de Desempenho 2e (nível 2 aprimorada), na qual o tempo de exposição é reduzido em qualquer fase do voo.

Os cálculos de desempenho podem ser feitos através da implementação de um sistema de dados eletrônicos personalizado.

### **Classes de Desempenho de Helicópteros**

Os helicópteros são operados de acordo com um abrangente e detalhado código de desempenho ou Performance em conformidade com o Anexo 6 da OACI, Parte III, Seção II, Capítulo 3. A tabela a seguir apresenta a descrição detalhada do conceito de Classes de Desempenho, de acordo com o Anexo 6 da OACI:

<b>Classe 1</b>	Se um motor falhar, o helicóptero é capaz de pousar dentro da área de rejeição da decolagem de maneira segura ou continue o voo a uma área de pouso adequado.	Instruções Gerais: 1) Helicópteros precisam ser certificados na Categoria A.
<b>Classe 2</b>	Se um motor falhar, o helicóptero é capaz de continuar o voo com segurança, exceto quando a falha ocorrer no início da decolagem ou no final do pouso, caso em que um pouso forçado pode ser requerido.	Instruções Gerais: 1) Helicópteros precisam ser certificados na Categoria A. 2) Operações não devem ser conduzidas de/para helipontos e helidecks elevados à noite ou em ambiente hostil, a não ser que possa garantir que a probabilidade de uma falha de motor durante o tempo de exposição na decolagem ou pouso não seja superior a $5 \times 10^{-8}$ para cada procedimento.
<b>Classe 3</b>	Aplicável a helicóptero monomotor e multimotor. Se um motor falhar, um pouso forçado pode ser requerido para helicóptero multimotor.	Instruções Gerais: 1) Helicópteros precisam ser certificados na Categoria A ou B. 2) Operações são permitidas somente em ambiente não hostil, exceto aqueles voos sobre a água em ambiente hostil por até 10 minutos são permitidos. 3) Operações não são permitidas à noite ou quando o teto estiver abaixo de 600 pés, ou a visibilidade estiver menor que 800 metros. 4) Operações não devem ser conduzidas de/para helipontos e helidecks elevados em ambiente não hostil, a não ser que possa garantir que a probabilidade de uma falha de motor durante o tempo de exposição na decolagem ou pouso não seja superior a $5 \times 10^{-8}$ para cada procedimento.

<b>Class 1</b>	If an engine fails, the helicopter is able to land within the rejected takeoff area or to safely continue flight to an appropriate landing area.	<b>General Instructions:</b> 1) Helicopters must be certificated in Category A.
<b>Class 2</b>	If an engine fails, the helicopter is able to safely continue the flight, except when the failure occurs early during takeoff or late in landing, in which case a forced landing may be required.	<b>General Instructions:</b> 1) Helicopters must be certificated in Category A. 2) Operations must not be conducted from/to elevated heliports or helidecks at night or in a hostile environment unless it can be demonstrated that the probability of power unit failure during the exposure time at take off and landing is no greater than $5 \times 10^{-8}$ per take-off or landing.
<b>Class 3</b>	If an engine fails, a forced landing is required for single-engine and may be required for multi-engine helicopters.	<b>General Instructions:</b> 1) Helicopters must be certificated in Category A or B. 2) Operations are allowed only in a non-hostile environment, except that flights over-water in a hostile environment for up to 10 mins per flight are permitted. 3) Operations are not allowed at night or when the ceiling is less than 600 ft above the local surface, or the visibility is less than 800 metres. 4) Operations must not be conducted from/to elevated heliports in a non-hostile environment unless it can be demonstrated that the probability of power unit failure during take off and landing is no greater than $5 \times 10^{-8}$ per take off or landing.

NOTA<sup>1</sup>: As Classes de Desempenho não deverão ser confundidas com as Categorias A e B que denotam o padrão de construção/homologação da aeronave do qual o desempenho é derivado (veja também os regulamentos RBAC 27 e/ou 29). Em geral, a maioria dos helicópteros da geração atual não foi projetada de forma a cumprir totalmente os requisitos da Categoria A e os padrões de Desempenho Classe 1 sem limitações. Portanto, para operações em ambiente hostil, é aceitável a operação de helicópteros com Desempenho Classe 2, embora a preferência seja dada para aeronaves com Classe de Desempenho 1.

NOTA<sup>2</sup>: Em operações de helicóptero com Classe de Desempenho 2, o operador deve demonstrar, de forma separada ou como parte de sua gestão do risco operacional, que a probabilidade de falha de um motor durante o tempo de exposição na decolagem e no pouso em helidecks elevados não é maior do que  $5 \times 10^{-8}$  por decolagem ou pouso.

NOTA<sup>3</sup>: A Classe de Desempenho 2e (Classe 2 “Aperfeiçoada”) é uma forma de operar um helicóptero com Classe de Desempenho 2, mas satisfazendo critérios adicionais de segurança (ampliando os aspectos de segurança operacional desta aeronave).

### **135.xx Sistema de monitoramento do uso e da saúde da aeronave (Health Usage and Monitoring System – HUMS)**

Todo helicóptero utilizado em operação offshore deve estar equipado com um sistema de monitoramento contínuo dos componentes e sistemas críticos para a segurança do voo – o HUMS.

O operador do helicóptero deve ter um sistema estabelecido (requisitos e procedimentos) para a operação do HUMS, incluindo pessoal especializado na sua organização capacidade para operar este sistema, bem como para prestar suporte técnico e instrução para outros profissionais da empresa.

Os funcionários dedicados ao HUMS devem possuir formação técnica em aviação, treinamento especializado e experiência profissional. A operação e manutenção do HUMS devem constar da documentação técnica do operar e incluir, não se limitando, o seguinte:

- (a) plano estratégico para a operação do HUMS.
- (b) objectivos / exigências relativas à funcionalidade do sistema.
- (c) responsabilidades pela operação e manutenção do sistema.
- (d) quais componentes do helicóptero devem ser monitorado.
- (e) intervalos entre voos para a monitoramento individual dos sensores do HUMS.
- (f) programa de manutenção diária e periódica do HUMS.
- (g) testes funcionais pré-voo do sistema, incluindo requisitos de funcionalidade para cada sensor individual de monitoramento. Este procedimento deve ser sistematizado, em conformidade com a Lista de Equipamentos Mínimos: *Minimum Equipment List – MEL*.
- (h) Limites de tolerância / requisitos de funcionalidade para as leituras dos componentes.
- (i) sistema para a operação de ferramenta de análise de tendência dos dados monitorados dos componentes críticos de segurança, além de procedimentos para a gestão de processo dos dados gerados pela análise de tendência.

O operador deve considerar os seguintes requisitos gerais de funcionalidade para a implantação do HUMS:

- (a) como regra geral, as falhas detectadas pelo HUMS devem ser corrigidas tão logo sejam descobertas.
- (b) a MEL pode permitir um atraso controlado da ação corretiva, se for impossível corrigir a falha no mesmo dia.
- (c) como regra geral, o atraso na correção da falha com base na MEL não pode ser superior a 25 horas de voo. Requisitos mais restritivos podem ser impostos para áreas de maior sensibilidade à segurança. Da mesma forma, áreas de reduzida ou nenhuma sensibilidade à segurança da aviação podem ter estender a limitação a 100 horas de voo.
- (d) em caso de avaria em equipamentos do HUMS, deve-se avaliar a necessidade de medidas adicionais de controle. O operador deve manter registro das extensões do reparo de avarias do HUMS e do uso de relaxações da MEL.

### **135.xx Limites de movimentos (pitch, roll, heave) de helideck para pousos em operações offshore.**

- (a) Todo operador deve estabelecer os limites movimento do helideck (pitch, roll, heave e inclinação) para o pouso e decolagem de unidade marítima, além dos quais a operação não será autorizada.
- (b) Não obstante ao item (a) acima, a não ser em condição de emergência, nenhum helicóptero poderá operar com uma unidade marítima se a amplitude dos movimentos do helideck ultrapassar os limites das tabelas abaixo:



Tabela 1 – Limites de movimento das unidades marítimas flutuantes

Helicóptero	Período de Operação	Helideque											
		Classe 1				Classe 2				Classe 3			
		B/C	Inc	VArf (m/s)	Arf (m)	B/C	Inc	VArf (m/s)	Arf (m)	B/C	Inc	VArf (m/s)	Arf (m)
Categoria A	Diurno	±3°	3,5°	1,3	5,0	±2°	2,5°	1,0	3,0	±2°	2,5°	1,0	3,0
	Noturno	±3°	3,5°	1,0	4,0	±2°	2,5°	0,5	1,5	±1°	1,5°	0,5	1,5
Categoria B	Diurno	±4°	4,5°	1,3	5,0	±3°	3,5°	1,0	3,0	±3°	3,5°	1,0	3,0
	Noturno	±4°	4,5°	1,0	4,0	±2°	2,5°	0,5	1,5	±1,5°	2,0°	0,5	1,5

- B/C - balanço e caturro (*roll e pitch*);

- Inc - inclinação;

- VArf - velocidade de arfagem; é a velocidade média do centro do helideque, quando este se desloca entre o máximo e o mínimo da maior oscilação vertical ocorrida nos últimos 20 minutos de intervalo; e

- Arf - arfagem é o deslocamento vertical do centro do helideque.

Observação:

Não confundir **arfagem do helideque** com **arfagem da embarcação**, que é o deslocamento vertical do centro de gravidade da embarcação.

Nas unidades em que não estiver diretamente disponível a medida de inclinação, seu valor será obtido por meio da Tabela 2, combinando-se o balanço e o caturro da unidade.

### 135.xx Operação em helideck de navio em movimento

(a) A operação segura de helicóptero com navio em movimento (navegando) requer a manutenção rigorosa do rumo e velocidade durante as fases de aproximação final, pouso e decolagem, e durante o período em que a aeronave estiver pousada no helideck.

(b) O piloto deve conduzir a aeronave orientando-se pelo movimento relativo helicóptero/helideck e pelo vento relativo resultante do vento real e do vetor velocidade da embarcação.

(c) Qualquer variação inesperada nos parâmetros de movimento da embarcação durante o pouso e decolagem do helicóptero pode aumentar o risco da operação. Da mesma forma, não deve ter alteração de rumo enquanto o helicóptero estiver pousado no heliponto, sobretudo sem coordenação com o Comandante da aeronave. As guinadas geram alterações no vento relativo e aumentam as acelerações sobre a aeronave, podendo provocar o escorregamento sobre o heliponto ou, nos casos mais graves, o tombamento da aeronave.

Para preservar o nível de segurança na operação do helicóptero com o navio em movimento, as seguintes instruções devem ser atendidas:

#### (a) Comandante da Embarcação

- i. Ao reconhecer a operação do helicóptero se dará com o navio em movimento (navegando), assegurar que todas as informações necessárias ao planejamento do piloto para a aproximação e pouso estejam corretas e dispostas no Boletim Meteorológico que será previamente enviado, acrescentando no campo "observações" o rumo e velocidade do navio e posição futura e hora do "ponto de encontro" (Lat. / Long. – hora UTC).
- ii. Planejar o deslocamento da embarcação de modo a proporcionar a melhor estabilidade no helideck e um vento relativo que permita a aproximação segura da aeronave pelo Setor Livre de Obstáculos.
- iii. Instruir o Radioperador para, ao receber a apresentação da aeronave via fonia, confirmar a posição, o rumo e a velocidade do navio e o vento relativo sobre o heliponto, além das informações usuais. Deve ainda solicitar ao piloto que indique se os parâmetros informados permitem uma aproximação segura ou que indique um outro rumo que julgue mais adequado.
- iv. Dentro do possível, manobrar o navio em atendimento à solicitação do Piloto em Comando, mantendo o rumo e a velocidade desde o início da aproximação final, até após a decolagem do helicóptero. Se, por alguma razão, for necessário alterar o rumo e a velocidade nesse período, não o fazer sem antes coordenar a alteração com o Piloto em Comando.
- v. Havendo necessidade de manobrar o navio enquanto a aeronave estiver pousada, coordenar com o Piloto em Comando o peiamento da aeronave, assegurar que as peias somente sejam retiradas após a estabilização do navio no novo rumo e velocidade. Em condições desfavoráveis ou não havendo disponibilidade de peias, pode ser necessária a decolagem e espera no ar do helicóptero, enquanto o navio estiver manobrado.

#### (b) Piloto em Comando da Aeronave / Operador

- i. Ao se inteirar de que a operação se dará em helideck de navio em movimento, planejar a aproximação estabilizada, pelo Setor Livre de Obstáculos, considerando o movimento relativo do navio e o vento relativo resultante do vento real e do vetor de movimento da embarcação.
- ii. Ao comunicar-se com a unidade marítima em cumprimento à alínea e), parágrafo 0603 do Capítulo 6 da NORMAM 27, analisar as condições operacionais em razão do deslocamento do navio e, caso necessário, propor a alteração de rumo que julgue conveniente para tornar a operação mais segura.
- iii. A fim de assegurar a melhor separação entre a aeronave, e as partes que a compõe, com os obstáculos, o Comandante da aeronave deve conduzir a sua aproximação de modo a posicionar a aeronave sobre a Área de Toque, considerando como referência que os assentos dos pilotos estejam sobre a circunferência interna do círculo de toque e que o helicóptero esteja alinhado, qualquer que seja a direção, ao diâmetro do círculo de toque.
- iv. Independentemente das condições de mar e de movimento do helideck, sempre solicitar o calçamento da aeronave quando operando com navio em movimento.
- v. Estando pousado, ao ser informado pelo Radioperador da necessidade de guinar o navio, solicitar o peiamento da aeronave ou, se julgar conveniente, propor a decolagem e espera no ar enquanto o navio estiver manobrando, retornando ao helideck quando o mesmo estiver estabilizado no rumo e velocidade.
- vi. Havendo a mudança de rumo que trata o item v. e estando a aeronave pousada, assegurar que o novo vento relativo não ultrapasse os limites operacionais do helicóptero e permita a decolagem segura do helideck, tomando todas as precauções para que essa manobra seja executada dentro da normalidade.
- vii. O Operador deve assegurar que as instruções acima sejam repassadas a todos os tripulantes que operam em ambiente offshore e que sejam introduzidas na doutrina operacional da empresa e previstas nos programas de treinamento e nos padrões, manuais e procedimentos de operações.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada. Fora do escopo de artigos perigosos.

**NOTA:** Os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta audiência representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.