



MINISTÉRIO DA DEFESA
GABINETE DO MINISTRO
Esplanada dos Ministérios – Bloco “Q” – 9º andar
70049-900 – Brasília/DF
Tel.: (61) 3312-8707 – ministro@defesa.gov.br

OFÍCIO N° 643/GM-MD

Brasília, na data de assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Federal LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados
Câmara dos Deputados, Edifício Principal, Térreo, Ala A, Sala 27
70160-900 Brasília/DF

Assunto: Requerimento de Informação n° 4531/2024.

Senhor Primeiro-Secretário,

Sobre o assunto em epígrafe e em resposta ao Ofício 1ªSec/RI/E/n° 477, de 19 de dezembro de 2024, encaminho a Vossa Excelência o Ofício n° 7/SDI/13, de 8 de janeiro de 2025, elaborado pela Assessoria Parlamentar e de Relações Institucionais do Comando da Aeronáutica.

Coloco-me à disposição para os esclarecimentos adicionais que Vossa Excelência reputar necessários.

Atenciosamente,

JOSÉ MUCIO MONTEIRO FILHO
Ministro de Estado da Defesa



Documento assinado eletronicamente por **José Mucio Monteiro Filho, Ministro(a) de Estado da Defesa**, em 13/01/2025, às 17:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º, art. 4º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020 da Presidência da República.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://sei.defesa.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, o código verificador **7698976** e o código CRC **1BA87959**.

GABINETE DO MINISTRO/GM
NUP Nº60011.000257/2024-40



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
ASSESSORIA PARLAMENTAR E DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS DO COMANDO
DA AERONÁUTICA

Esplanada dos Ministérios - Bloco M – térreo
Brasília - DF - CEP 70045-900

Tel: (61)3966-9682 / Fax: (61)3366-9131 / e-mail: protocolo.aspaer@fab.mil.br

Ofício nº 7/SDI/13
Protocolo COMAER nº 67001.000011/2025-17

Brasília, 8 de janeiro de 2025.

Ao Chefe da Assessoria Especial de Relações Institucionais do Ministério da Defesa
Esplanada dos Ministérios, Bloco Q - Ed. Sede, 9º andar
CEP 70.049-900 - Brasília – DF

Assunto: **Requerimento de Informação (RIC) nº 4.531/2024**

Senhor Chefe,

1. Ao cumprimentá-lo, em resposta ao Ofício nº 34808/AERI/GM-MD, de 20 de dezembro de 2024, passo a tratar do **Requerimento de Informação (RIC) nº 4.531/2024**, de autoria do Deputado Federal EVAIR VIEIRA DE MELO (PP/ES), cujo a ementa oficial é: *requer, nos termos constitucionais e regimentais, que sejam prestadas informações pelo Excelentíssimo Ministro de Estado da Defesa, José Mucio Monteiro Filho, mediante o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), sobre a liberação e fiscalização do transporte de baterias de lítio em aeronaves, bem como as medidas adotadas após o recente incidente envolvendo carga dos Correios.*

2. Sobre o assunto, encaminho as respostas elaboradas pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA):

1. O CENIPA está conduzindo investigações detalhadas sobre o recente incidente envolvendo o incêndio em aeronave que transportava encomendas contendo baterias de íon lítio? Em caso afirmativo, quais são os resultados preliminares ou hipóteses investigadas até o momento?

Importante esclarecer que os trabalhos desenvolvidos pelo CENIPA se destinam, unicamente, à prevenção de acidentes, na forma como estabelece o art. 86 - A da Lei nº 7.565/1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), bem como o §6º, art. 1º, do Decreto nº 9.540/2018 e o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual o Brasil é signatário.

As investigações realizadas pelo CENIPA não buscam o estabelecimento de responsabilidades, tampouco se dispõem a comprovar qualquer causa provável de





Cópia de Documento Digital assinado por ERICK BATISTA DOS SANTOS.
ESTE DOCUMENTO DEVE SER AUTENTICADO NO PORTAL <https://adoc.fab.mil.br/sigdaer/>, informando o código:
RKO3GX67GH4QLYXDWCYSY6H4MXVLLAAP

um acidente, mas elaboram hipóteses que permitem entender as circunstâncias que podem ter culminado na ocorrência e, dessa maneira, propõem a implementação de medidas, por meio de Recomendações de Segurança, com o objetivo de evitar a recorrência de acidentes aeronáuticos, visando o aprimoramento da segurança de voo e a consequente preservação de vidas.

O CENIPA está conduzindo uma investigação sobre o acidente aeronáutico envolvendo a aeronave PS-TLB, ocorrido em 9 de novembro de 2024, para o qual existe uma possibilidade, ainda não comprovada, de incêndio provocado por baterias de íon lítio.

Atualmente, a investigação está na fase que compreende a coleta e a organização dos dados relacionados ao acidente, como informações sobre o compartimento de carga, características da carga transportada e entrevistas com os envolvidos no transporte.

O avanço para as próximas etapas permitirá a análise detalhada desses dados, buscando identificar os fatores contribuintes e concluindo com a emissão de possíveis recomendações de segurança.

2. Quais são as recomendações e os protocolos emitidos pelo CENIPA para o transporte aéreo de materiais perigosos, como baterias de íon lítio, considerando o risco de incêndio e explosão? Esses protocolos foram observados no caso em questão?

No Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é a Autoridade de Aviação Civil responsável por regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, conforme disposto no art. 2º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

Os regulamentos emitidos pela Autoridade de Aviação Civil devem seguir padrões internacionais definidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (International Civil Aviation Organization – ICAO), conforme disposto no Anexo 18 à Convenção de Chicago e no Documento 9284-AN/905 – “Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air”, além do respectivo suplemento desse documento.

Para o transporte de materiais perigosos, como baterias de íon lítio, devem ser observados os requisitos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 175 – “Transporte de artigos perigosos em aeronaves civis”, emitido pela ANAC, o qual possui a seguinte aplicabilidade:

(b) Este Regulamento se aplica a qualquer pessoa que executa, intenciona executar ou é requisitada a executar quaisquer funções ou atividades relacionadas ao transporte civil de artigos perigosos (incluindo transporte a bordo da aeronave e transporte como carga externa), conforme a seguir:

(1) em operações domésticas ou internacionais:

(i) com origem, destino, trânsito e sobrevoos em território ou espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave civil;

(ii) por qualquer aeronave civil operada por um operador aéreo brasileiro, independentemente de haver origem, destino, trânsito e sobrevoos em território ou espaço aéreo brasileiro; ou



Cópia de Documento Digital assinado por ERICK BATISTA DOS SANTOS.
ESTE DOCUMENTO DEVE SER AUTENTICADO NO PORTAL <https://adoc.fab.mil.br/sigdaer/>, informando o código:
RKO3GX67GH4QLYXDWCYSY6H4MXVLLAAP

(iii) *por qualquer aeronave civil de marcas de nacionalidade e matrícula brasileiras em operações de aviação geral, independentemente de haver origem, destino, trânsito e sobrevoo em território ou espaço aéreo brasileiro.*

[...]

(d) *A ANAC poderá outorgar uma autorização especial para autorizar a expedição ou transporte de artigo perigoso proibido em circunstâncias normais ou, ainda, a expedição ou transporte de artigo perigoso de maneira distinta daquela indicada para cada tipo de objeto ou substância presente na Lista de Artigos Perigosos, desde que, nesses casos, todo esforço seja feito para alcançar um nível geral de segurança operacional no transporte que seja pelo menos equivalente ao nível de segurança operacional previsto neste Regulamento e em Instrução Suplementar. Essa autorização especial somente poderá ser concedida nos seguintes casos:*

- (1) *extrema urgência;*
 - (2) *quando outros modos de transporte forem inapropriados; ou*
 - (3) *quando o total cumprimento com os requisitos dispostos for contrário ao interesse público*
- (e) *Em caso de sobrevoo em território brasileiro, se nenhum dos critérios apresentados para a concessão de uma autorização especial for relevante, uma autorização especial poderá ser outorgada desde que identificado um nível equivalente de segurança operacional para o transporte aéreo.*

No presente momento, a investigação ainda não é capaz de afirmar se existe algum apontamento em relação ao cumprimento do disposto no RBAC 175.

3. Há evidências de falhas na coordenação entre os Correios, a ANAC e o CENIPA em relação ao transporte aéreo de baterias de íon lítio? Caso sim, quais medidas estão sendo adotadas para garantir uma supervisão mais eficaz e evitar contratempos futuros?

Naquilo que diz respeito à aviação civil, faz-se importante esclarecer que, desde 2018, com a publicação do Decreto nº 9.540/2018, as atividades de prevenção de competência do CENIPA, no âmbito da aviação civil, estão limitadas “às investigações de acidentes e incidentes aeronáuticos e às tarefas relacionadas com a gestão dos sistemas de reporte voluntários”. Desse modo, não é competência do CENIPA efetuar qualquer tipo de coordenação de matéria regulada pela Autoridade de Aviação Civil.

4. Que ações preventivas o CENIPA recomenda para evitar que casos semelhantes não ocorram novamente no Brasil?

No tocante às Recomendações de Segurança, faz-se importante esclarecer que elas são emitidas pelo CENIPA, com base em informações derivadas de uma investigação feita com a intenção de prevenir ocorrências aeronáuticas e que, em nenhum caso, tem como objetivo criar uma presunção de culpa ou responsabilidade.

Em consonância com a Lei nº 7.565/1986, as recomendações são emitidas unicamente em proveito da segurança de voo e devem ser tratadas conforme estabelecido na Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) 3-13, “Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro”.



Tendo em vista que a investigação do acidente em pauta, conduzida pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), sob a responsabilidade do CENIPA, se encontra em fase inicial, ainda não foram identificados elementos que fundamentem a elaboração de Recomendações de Segurança.

5. O CENIPA identificou possíveis responsabilidades por parte dos Correios ou das empresas contratadas para o transporte aéreo, especialmente considerando a falta de certificação junto à ANAC? Essas responsabilidades incluem negligência ou descumprimento de normas de segurança?

A investigação SIPAER visa, unicamente, à melhoria contínua dos níveis de segurança de voo, por meio do tratamento de dados que resultem na formulação de “lições aprendidas” para a sociedade e da emissão de Recomendações de Segurança, as quais, potencialmente, resultam na preservação de vidas; eximindo-se, portanto, da busca pela responsabilização de quaisquer pessoas, organizações ou entidades envolvidas, conforme previsão expressa do §4º do art. 1º do Decreto nº 9.540/2018, exposto a seguir:

§4º A investigação e a prevenção têm a finalidade de reduzir a probabilidade de lesões às pessoas ou de danos aos bens decorrentes de acidentes ou incidentes aeronáuticos e de ocorrências de solo e não têm o propósito de atribuir culpa ou responsabilização no âmbito administrativo, civil ou penal.

6. Existe alguma recomendação do CENIPA para aprimorar a supervisão do transporte de materiais perigosos em aeronaves civis e cargueiras? Essas recomendações foram encaminhadas ao Ministério da Defesa ou à ANAC?

Conforme resposta emitida para a questão nº 4, a Investigação SIPAER do acidente com a aeronave PS-TLB se encontra em fase inicial e ainda não foram identificados elementos suficientes para fundamentar a elaboração de Recomendações de Segurança.

Com relação ao histórico de investigações conduzidas pelo CENIPA, não foram encontradas ocorrências em território brasileiro com características semelhantes às aquelas identificadas no acidente aeronáutico em questão e, conseqüentemente, não existem recomendações emitidas anteriormente para ocorrências desse tipo.

7. O CENIPA mantém diálogo com organizações internacionais, como a IATA e a ICAO, para alinhar as normas brasileiras às melhores práticas globais no transporte de baterias de íon lítio? Caso sim, quais avanços ou ajustes estão em andamento?

Dentro do sistema de Aviação Civil internacional, o Doc. 9756 da ICAO – “Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation”, prevê a possibilidade de uso de uma ferramenta denominada Recomendação de Segurança de Interesse Global (SRGC –

SAFETY RECOMMENDATION OF GLOBAL CONCERN), a qual representa um tipo especial de recomendação emitida por Autoridades de Investigação de Acidentes Aeronáuticos de todos os países signatários da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944.



Tal ferramenta pode ser aplicada quando é identificada uma deficiência sistêmica com probabilidade de recorrência, com consequências significativas em nível global e que requeira ação oportuna para melhorar a segurança.

Conforme mencionado na resposta à questão de nº 6 e dentro das limitações de competência do CENIPA, enquanto Autoridade de Investigação de Acidentes Aeronáuticos do Estado brasileiro, não foram identificadas, até o momento, ocorrências que demandassem o uso da ferramenta supramencionada.

8. No caso do incêndio ocorrido no compartimento de carga de uma aeronave transportando encomendas dos Correios, houve falhas nos procedimentos de segurança exigidos para embarque, armazenagem ou manuseio das baterias? Esses procedimentos eram compatíveis com os regulamentos internacionais?

No voo do acidente aeronáutico envolvendo a aeronave PS-TLB, ocorrido em 9 de novembro de 2024, não havia carga perigosa declarada.

No transcurso da Investigação SIPAER, os investigadores buscam verificar a rastreabilidade do material transportado, assim como a sua condição de acondicionamento e eventuais ações de mitigação de riscos relacionados a um possível transporte de materiais classificados como “perigosos”, conforme definido pelo RBAC 175.

Além disso, está sendo verificado, junto à ANAC, o cumprimento das exigências relacionadas ao treinamento do pessoal envolvido no manuseio e transporte de cargas perigosas, incluindo os operadores dos Correios, da empresa Dnata (responsável pelo manuseio da carga no aeroporto) e da Total Linhas Aéreas.

9. Como o CENIPA avalia os riscos ampliados do transporte inadequado de baterias de íon lítio para a aviação civil como um todo?

Os riscos para a aviação civil, que estejam associados ao transporte de baterias de íon lítio, são conhecidos em razão do seu potencial de causar incêndios difíceis de serem debelados.

Por essa razão, há uma série de restrições impostas tanto em nível mundial, por regulamentos internacionais, como o Anexo 18 da ICAO e o Documento 9284-AN/905, quanto no Brasil, por meio de normas da ANAC, como o RBAC 175.

10. O CENIPA encaminhou ao Ministério da Defesa ou à ANAC alguma proposta de reforço normativo ou regulatório para mitigar os riscos associados ao transporte de baterias de íon lítio? Quais ações estão sendo tomadas para implementar essas recomendações?



A investigação conduzida pelo CENIPA ainda está na fase inicial, com foco na coleta e análise de dados relacionados ao acidente. Por esse motivo, nenhuma recomendação de segurança foi emitida até o momento. Recomendações específicas poderão ser elaboradas ao longo do processo investigativo ou com a publicação do Relatório Final, caso sejam identificadas necessidades de reforço normativo ou melhorias nos processos de fiscalização e regulamentação.

Atenciosamente,

No Imp Major-Brigadeiro do Ar REGINALDO PONTIROLLI
Chefe da Assessoria Parlamentar e de Relações Institucionais do Comando da Aeronáutica

ERICK BATISTA DOS SANTOS Coronel Aviador

Asas que protegem o País

