

**CONTRIBUIÇÃO Nº 1 (23294)****Identificação****Autor da Contribuição:** SILAS SALGUEIRO BASQUE**Categoria:** Outros**Documento:** Proposta de Instrução Suplementar - IS 175-002 H**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** IS 175-002 - Apêndice A**Tipo de contribuição:** Outros**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

SUGESTÃO: Acrescentar no item A4.4, como a ANAC poderá avaliar os Programas de Treinamentos de empregadores EXPEDIDORES, indústrias químicas, farmacêuticas, montadoras de veículos, fábricas de baterias e baterias de lítio, etc....

Sugiro algo como: A ANAC, periodicamente, poderá solicitar aos Empregadores que não sejam diretamente relacionados com as operações aéreas (ex. administradores de aeroportos, operadores aéreos, agências de cargas, etc.), a apresentação do Programa de Treinamento, em consonância com os requisitos apresentados nesta IS. Tal Programa de Treinamentos poderá ser elaborado tendo como base sugestiva a IS 175-007.

**Justificativa:**

A IS 175-007 mencionada nesse item aplica-se às empresas sujeitas aos RBACs nº 121 e nº 135, os quais não contemplam os Expedidores mencionados. Considerando que o processo de preparação de embarques é realizado pelo pessoal destas empresas, a IS 175-002 deveria deixar claro que estas podem ser "auditadas ou inspecionadas" e responsabilizadas pelo não cumprimento dos requisitos ora estabelecidos. Outrossim, é preceito Legal em nossa Legislação o princípio de que "o que não está escrito, podemos fazer", referindo-se ao Direito Privado, portanto, da forma como está escrito, as empresas empregadoras do pessoal que prepara os embarques, nas indústrias, podem alegar que não há base normativa para estabelecimento de um Programa de Treinamentos nas Indústrias pois a IS 175-002 não os menciona especificamente. Os impactos da não responsabilização ou possível ausência de inspeção nesse setor são catastróficos do ponto de vista da qualidade dos treinamentos e confiabilidade dos programas.

Considerando que os programas de Operadores Aéreos, por exemplo, devem ser aprovados e são verificados periodicamente pela ANAC, mas estas empresas avaliam as cargas "por fora" e não têm como criticar documentos como FISPQ, por exemplo, em contrapartida, as empresas que devem classificar, embalar, identificar, marcar, etiquetar, documentar, enfim, cumprir com os requisitos de preparação de embarques, os quais podem comprometer a segurança dos processos, não o são.

**Resultado da análise:** a contribuição foi não acatada.**Análise da contribuição:**

A IS nº 175-007 ainda não foi ajustada e o trabalho será iniciado tão logo seja publicada a IS nº 175-002. A ANAC não limitará o PTAP a operadores aéreos na nova IS nº 175-007. No entanto, destaca-se que o Anexo 18 não traz como obrigação a avaliação de programas de treinamento de artigos perigosos para entidades que não sejam o operador aéreo ou o operador postal designado. Por este motivo, as disposições da norma foram mantidas.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

**CONTRIBUIÇÃO Nº 2 (23295)****Identificação**

**Autor da Contribuição:** SILAS SALGUEIRO BASQUE  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Instrução Suplementar - IS 175-002 H

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** IS 175-002 - Apêndice B

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

No item B3.3.3.6, onde se lê "O empregador de pessoal que desempenha funções relacionadas ao transporte de artigos perigosos", sugiro incluir, ... "incluindo pessoal não diretamente envolvido com a operação, como profissionais dos Expedidores (indústria química, farmacêuticas, montadoras de veículos, laboratórios de análises clínicas, entre outros)...."  
Dessa forma, o texto ficaria assim... "O empregador de pessoal que desempenha funções relacionadas ao transporte de artigos perigosos, incluindo pessoal não diretamente envolvido com a operação, como profissionais dos Expedidores (indústria química, farmacêuticas, montadoras de veículos, laboratórios de análises clínicas, entre outros), poderá optar por utilizar um método....."

**Justificativa:**

O texto original deixa claro que somente os empregadores de pessoal que desempenha funções relacionadas ao transporte de artigos perigosos está contemplado nesse requisito. Considerando que as empresas mencionadas em minha sugestão não possuem, de fato, relação com o "transporte" mas sim com a preparação dos embarques, para se buscar e manter o nível de CHA esperado pela ANAC e por toda a cadeia logística, acho prudente mencioná-los especificamente, caso contrário, haverá uma "debandada" dos cursos que hoje são aplicados nas Indústrias pois não se fala de responsabilização específica desses Setores, ficando a maior parte dos requisitos, aplicáveis a administradores de aeroporto, operadores aéreos e empresas correlatas.

**Resultado da análise:** a contribuição foi parcialmente acatada.

**Análise da contribuição:**

O item B3.3.3.6 é uma tradução do Doc 10147 da ICAO. A alteração deste item exigiria uma alteração internacional do modelo. A aplicabilidade da norma envolve expedidores, no entanto, a metodologia do treinamento e avaliação baseada em competências evita utilizar tais nomes e trabalha com as funções executadas. Ao avaliar a tradução notou-se que, no documento em inglês, é utilizado o seguinte texto: "2.3.3.3.6 *An employer of personnel performing dangerous goods functions*". Portanto, a tradução foi ajustada para: "O empregador de pessoal que desempenha funções relacionadas a artigos perigosos". Dessa forma, ao não trazer a palavra "transporte", não se cria a impressão de que apenas os transportadores ou operadores aéreos deveriam seguir o item.

**Itens alterados na proposta:**

IS nº 175-002, item B3.3.3.6

**CONTRIBUIÇÃO Nº 3 (23296)****Identificação**

**Autor da Contribuição:** SILAS SALGUEIRO BASQUE  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Instrução Suplementar - IS 175-002 H

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** IS 175-002 - 5. Definições

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Incluir a definição de "Empregador"...

Utilizando como base a CLT, no art.2º e acrescentando meus conceitos, sugiro o seguinte texto: "Empregador: Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço relacionado, mas não limitado, a operações de produção, armazenagem, expedição, aceitação e transporte de artigos perigosos.

**Justificativa:**

Torna-se necessário definir a figura do Empregador para que não haja dúvidas de quem deve cumprir com os requisitos de treinamento, buscando evitar brechas que permitam que as empresas empregadoras de pessoal não diretamente envolvido com as operações de transporte não cumpram com os requisitos da IS 175-002 por considerarem que não está explícito suas responsabilidades. Infelizmente, o óbvio precisa ser dito em se tratando de regulamentação

**Resultado da análise:** a contribuição foi parcialmente acatada.

**Análise da contribuição:**

A proposta de incluir uma definição para empregador é válida e pode auxiliar a esclarecer a utilização deste termo ao longo da regulamentação. No entanto, a parte final da proposta foi ajustada de forma a refletir as responsabilidades aplicáveis aos expedidores e operadores aéreos contidas na IS nº 175-001.

**Itens alterados na proposta:**

IS nº 175-002, item 5.1.7

**CONTRIBUIÇÃO Nº 4 (23297)****Identificação**

**Autor da Contribuição:** SILAS SALGUEIRO BASQUE  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Instrução Suplementar - IS 175-002 H  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** IS 175-002 - Apêndice G  
**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

No item G2.3.12 incluir a possibilidade de aplicação da avaliação realizada na etapa final ser fora das condições reais de operação e/ou do local de trabalho, quando os treinamentos forem apresentados nos formatos não presencial síncrono e não presencial assíncrono, desde que um método equivalente e considerado efetivo pelo Empregador seja aplicado.

**Justificativa:**

Nos treinamentos não presenciais síncronos, os alunos poderão estar em locais de trabalho distantes um do outro, tornando a aplicação de avaliação acompanhada e em seu local de trabalho sob condições reais, quase que impossível pois o instrutor deveria agendar uma data para estar nos diferentes locais para aplicação da avaliação ou possuir profissionais treinados e gabaritados para aplicação das avaliações em muitos locais ao mesmo tempo. Se considerarmos os cursos no formato assíncrono, mais ainda pois os alunos de um determinado empregador nem sempre estarão realizando o treinamento ao mesmo tempo no mesmo local para facilitar esse tipo de avaliação.

**Resultado da análise:** a contribuição foi [acatada, não acatada, parcialmente acatada].

**Análise da contribuição:**

A nova metodologia exige, para o treinamento não presencial síncrono:

“G3.1.2 Os procedimentos adicionais dispostos neste item dizem respeito apenas à etapa inicial do treinamento e avaliação de artigos perigosos, conforme definido em G2.2.3 a)”;  
e para o treinamento não presencial assíncrono: “G4.1.2 Os procedimentos adicionais dispostos neste item dizem respeito apenas à etapa inicial do treinamento e avaliação de artigos perigosos, conforme definido em G2.2.3 a)”

Portanto a questão sobre a avaliação indicada no item G2.3.12 não é aplicável aos treinamentos não presenciais. Em casa de treinamento não presencial, deve se seguir todos os detalhes adicionais dispostos nos itens G3 e G4 para a etapa inicial do treinamento. No entanto, a etapa final (G2.2.3 b) deverá ser realizada no local de trabalho, não cabendo o uso de treinamento não presencial.

Levando-se em consideração esse conceito, a proposta apresentada não é aplicável.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

**CONTRIBUIÇÃO Nº 5 (23298)****Identificação****Autor da Contribuição:** SILAS SALGUEIRO BASQUE**Categoria:** Outros**Documento:** Proposta de Instrução Suplementar - IS 175-002 H**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** IS 175-002 - Apêndice G**Tipo de contribuição:** Alteração**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Na Tabela 3, das cargas horárias, incluir funções conhecidas que se relacionem com os Expedidores, além da preparação de remessas pois há funções como embaladores, que não necessitam de 32 horas de treinamento pois não se relacionam como todos os conceitos aplicáveis.

Sugestão para o texto contendo "Pessoal responsável pelo manuseio de carga em um terminal de cargas..." eu alteraria para: "Pessoal responsável pelo manuseio, incluindo, mas não se limitando a atividades de transbordo, armazenagem, carregamento, embalagem, consolidação, desconsolidação, recebimento ou expedição de artigo perigoso, em terminais de carga ou na indústria ou empregadores de pessoal não diretamente relacionados com as operações de transporte. Pessoal envolvido com carregamento e descarregamento de compartimentos de carga de aeronaves.

Incluiria outro item para "Pessoal relacionado com conferência e expedição de cargas contendo artigos perigosos", com a mesma carga horária do pessoal de manuseio.

**Justificativa:**

Novamente, os Expedidores de artigos perigosos tais como Montadoras de veículos, indústrias químicas, farmacêuticas, laboratórios de medicina diagnóstica entre outros, precisam encontrar nesse item funções que tenham relação com seus colaboradores, pois há uma pré-disposição destas empresas em cumprir com os requisitos de treinamento com a maior quantidade possível de colaboradores, o que é muito bom para a filosofia geral dos treinamentos, porém, com cargas horárias reduzidas para funções que não tenham relação com todos os requisitos de treinamentos para Expedidores, ou seja, gostariam de treinar conferentes, pessoal relacionado com operações de separação de cargas, embalagem, segurança do trabalho, entre outros, para os quais, treinamentos de 8 horas seriam suficientes, não as 32 descritas nessa parte que se aplicam ao pessoal responsável pela preparação de remessas de artigos perigosos.

**Resultado da análise:** a contribuição foi não acatada.**Análise da contribuição:**

As funções mais conhecidas são provenientes de uma tradução do Doc 10147 da ICAO. A alteração deste item exigiria uma alteração internacional do modelo. Além do mais, as funções mais conhecidas deveriam apenas serem utilizadas como base para a definição de requisitos de treinamento, não devendo nortear quais devem ser os funcionários a serem treinados. Sobre a questão da carga horária, o item G2.5.5 da IS nº 175-002 prevê a possibilidade de redução de carga horária para 8h a 16h, justamente para os casos em que há situações específicas como a do exemplo fornecido.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 6 (23299)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS <b>Categoria:</b> Empresa Aérea	<b>Documento:</b> Proposta de Instrução Suplementar - IS 175-002 H <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 175-002 - Apêndice H <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Tendo em vista a complexidade aplicável à operacionalização da IS 175-002H, na sua integralidade, em especial ao público funcional dos operadores aéreos, sugere-se considerar o prazo de implantação normativa de 12 meses, após publicação, podendo, a critério e sob monitoramento, ser escalonada por público definido pelo regulado ou própria Agência.	
<b>Justificativa:</b> O presente pleito de extensão temporal de 12 meses, após publicação do ato regulatório, deve-se aos fatores apresentados abaixo: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Complexidade da sua implementação operacional pelo elevado efetivo corporativo;</li> <li>· Impacto no planejamento de escala operacional dos profissionais sob regime;</li> <li>· Impacto operacional quando o profissional avaliado não apresentar a competência mínima aplicável, tendo a necessidade de sua retirada de escala e requalificação.</li> <li>· Melhoria de processos de controle das fases de monitoramento e aplicação das avaliações práticas após a realização dos cursos iniciais e periódicos pelo instrutor de artigos perigosos.</li> </ul>	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi parcialmente acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> A entrada em vigor da mesma norma deu-se no dia 1º de janeiro de 2023, estando o Brasil em período não harmonizado com outros países, o que não é de interesse para o transporte aéreo brasileiro. Destaca-se também que as alterações foram publicadas de antemão em período superior a dois anos no Doc 9284 da OACI e no DGR da IATA, de forma que a indústria pudesse iniciar seu preparo. Ademais, diversas empresas, incluindo as associadas ao autor da presente contribuição participaram da elaboração da norma desde setembro de 2022, possuindo mais tempo para se prepararem para as mudanças. Durante as reuniões técnicas, ficou acertada a entrada em vigor da norma em 1º de julho de 2023, considerando que a norma seria publicada em 1º de janeiro de 2023 e que isso permitiria 6 meses para implantação. Como a norma será publicada no dia 1º de abril de 2023, entende-se plausível manter um prazo de 6 meses e alterar a data da entrada em vigor para dia 1º de outubro de 2023.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> N/A	

**CONTRIBUIÇÃO Nº 7 (23300)****Identificação**

**Autor da Contribuição:** ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS

**Categoria:** Empresa Aérea

**Documento:** Proposta de Instrução Suplementar - IS 175-002 H

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** IS 175-002 - Apêndice H

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Conforme disposto na justificativa no próprio item 2.9 sobre o prazo mencionado como plausível para entrada em vigor da IS 175-002H, sugere-se reavaliação para postergação da data de 1º de agosto de 2023.

**Justificativa:**

A solicitação de postergação de data leva em consideração a necessidade de mudança de cultura, bem como das adaptações necessárias para o novo modelo de treinamento de artigos perigosos. Além de que outras contribuições provenientes da consulta setorial podem ainda gerar alterações consideráveis da presente Minuta e demandar mais tempo de análise para a divulgação da versão definitiva da IS 175-002H.

**Resultado da análise:** a contribuição foi parcialmente acatada.

**Análise da contribuição:**

A entrada em vigor da mesma norma deu-se no dia 1º de janeiro de 2023, estando o Brasil em período não harmonizado com outros países, o que não é de interesse para o transporte aéreo brasileiro. Destaca-se também que as alterações foram publicadas de antemão em período superior a dois anos no Doc 9284 da OACI e no DGR da IATA, de forma que a indústria pudesse iniciar seu preparo. Ademais, diversas empresas, incluindo as associadas ao autor da presente contribuição participaram da elaboração da norma desde setembro de 2022, possuindo mais tempo para se prepararem para as mudanças. Durante as reuniões técnicas, ficou acertada a entrada em vigor da norma em 1º de julho de 2023, considerando que a norma seria publicada em 1º de janeiro de 2023 e que isso permitiria 6 meses para implantação. Como a norma será publicada no dia 1º de abril de 2023, entende-se plausível manter um prazo de 6 meses e alterar a data da entrada em vigor para dia 1º de outubro de 2023. Por fim, como pode-se verificar, não houve, durante a consulta setorial, nenhuma alteração substancial da norma.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

**CONTRIBUIÇÃO Nº 8 (23301)****Identificação**

**Autor da Contribuição:** ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS

**Categoria:** Empresa Aérea

**Documento:** Proposta de Instrução Suplementar - IS 175-002 H

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** IS 175-002 - Apêndice C

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

C1.1 - Este Apêndice apresenta a estrutura genérica de competências para pessoal de artigos perigosos utilizada pela ANAC. Empregadores, ao implementarem treinamento e avaliação baseados em competência, devem adaptar a estrutura em um modelo adaptado de competências que seja baseado em seus requisitos específicos. O modelo adaptado de competências deve incluir os elementos listados na Tabela 2.

**Justificativa:**

Em consideração ao modelo adaptado de competências com os requisitos listados na Tabela 2, existe a preocupação que muitos elementos não possam ser observados na implementação da avaliação prática pelos instrutores/avaliadores de artigos perigosos contratados ou oriundos as empresas aqui representadas, podendo incorrer em atos infracionais leves, moderados e graves, com considerável impacto financeiro. Dessa forma, pode fragilizar a segurança de voo, que é o objetivo maior das empresas aéreas.

Assim, sugere-se a inclusão dos requisitos mínimos observáveis que a ANAC considerará infracional quando não presentes na Ficha de Avaliação de Competência que o instrutor/avaliador deverá aplicar, controlar, arquivar e apresentar quando requerido pela Agência Reguladora.

**Resultado da análise:** a contribuição foi parcialmente acatada.

**Análise da contribuição:**

A sugestão apresenta mudança que traz clareza ao texto, portanto foi acatada. No entanto, foram feitas algumas alterações adicionais no mesmo parágrafo, além das que foram indicadas pelo autor.

**Itens alterados na proposta:**

IS nº 175-002, item C1.1



**CONTRIBUIÇÃO Nº 9 (23302)****Identificação**

**Autor da Contribuição:** ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS

**Categoria:** Empresa Aérea

**Documento:** Proposta de Instrução Suplementar - IS 175-002 H

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** IS 175-002 - Apêndice G

**Tipo de contribuição:** Esclarecimento

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Considerando o disposto no item G 2.2.8: A definição de treinamento de artigos perigosos apresentada no item 5.1.11 preconiza a necessidade de que haja conformidade com as políticas e instruções de trabalho adotadas pela organização em nome da qual o indivíduo exerce as funções sob sua responsabilidade. Dessa forma, para que esse objetivo seja atingido, o empregador fornecerá ao(s) instrutor(es) de artigos perigosos e ao(s) avaliador(es) de artigos perigosos o seu Manual de Artigos Perigosos (MAP) e seu Programa de Treinamento de Artigos Perigosos (PTAP), quando aplicáveis.

Considerando, ainda, o número de empresas de Handling constituída por elevado número de profissionais que desempenham as mais variadas atividades para distintos operadores aéreos, consultamos se as empresas aqui representadas podem considerar a responsabilidade de aplicação de treinamento e avaliação prática por instrutores/avaliadores contratados ou oriundas das próprias empresas de Handling e cumprimento da supra referência.

**Justificativa:**

Considerando o disposto no item G 2.2.8;

Considerando, ainda, o número de empresas de Handling constituída por elevado número de profissionais que desempenham as mais variadas atividades para distintos operadores aéreos, consultamos se as empresas aqui representadas podem considerar a responsabilidade de aplicação de treinamento e avaliação prática por instrutores/avaliadores contratados ou oriundas das próprias empresas de Handling e cumprimento da supra referência.

**Resultado da análise:** a contribuição foi esclarecida

**Análise da contribuição:**

A forma de contratação de treinamento por empresas de serviços de solo poderá ser objeto de livre discussão entre os operadores aéreos e essas empresas, observado o que conta na regulamentação. Por esse motivo, a IS nº 175-002 não limita ou estabelece que um instrutor do operador aéreo deverá ministrar o treinamento em empresas de serviços de solo. A regulamentação possibilita que as empresas de serviços de solo terceirizadas contratem seus próprios instrutores de artigos perigosos. No entanto, é necessário que esse treinamento considere as políticas e instruções dos operadores aéreos atendidos. Por esse motivo, é importante que os operadores aéreos tenham meios de controlar se os treinamentos são adequados às suas operações. Apesar de os serviços poderem ser terceirizados, a responsabilidade perante o RBAC nº 175 permanece sendo do operador aéreo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

**CONTRIBUIÇÃO Nº 10 (23303)****Identificação****Autor da Contribuição:** ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS**Categoria:** Empresa Aérea**Documento:** Proposta de Instrução Suplementar - IS 175-002 H**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** IS 175-002 - Apêndice G**Tipo de contribuição:** Esclarecimento**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Existe um ponto de atenção sobre responsabilidade da atividade prática aplicada aos “terceiros”, sob a ótica da redação de G2.2.8, pois interpreta-se que a responsabilidade desta aplicação será do próprio terceiro.

Consequente, o colaborador do empregador terceiro, ao atender mais de um operador aéreo, passará a realizar mais de uma avaliação prática na etapa final, para comprovar ser competente para a execução de uma mesma tarefa devido as particularidades de cada operador aéreo.

**Justificativa:**

Existe um ponto de atenção sobre responsabilidade da atividade prática aplicada aos “terceiros”, sob a ótica da redação de G2.2.8, pois interpreta-se que a responsabilidade desta aplicação será do próprio terceiro.

Consequente, o colaborador do empregador terceiro, ao atender mais de um operador aéreo, passará a realizar mais de uma avaliação prática na etapa final, para comprovar ser competente para a execução de uma mesma tarefa devido as particularidades de cada operador aéreo.

**Resultado da análise:** a contribuição foi acatada.**Análise da contribuição:**

A IS nº 175-002 apenas estabelece que as políticas e instruções de trabalho das organizações sejam repassadas aos funcionários para que eles possam executar suas funções da maneira correta. Não é estabelecido que isso obrigatoriamente precisa ocorrer na avaliação da etapa final e nem de forma prática. Portanto, isso poderia ocorrer ao longo de outras etapas do treinamento. A “organização em nome da qual o indivíduo exerce as funções sob sua responsabilidade” é aquela apontada pela própria regulamentação como sendo responsável pelo transporte de artigos perigosos, entenda-se por “operador aéreo”.

Para que não haja dúvidas sobre o assunto foi incluída a seguinte nota após o item G2.2.8: “Nota: Em caso de terceirização de atividades entende-se que a “organização em nome da qual o indivíduo exerce as funções sob sua responsabilidade” é aquela que possui atribuições na regulamentação. Por exemplo, em caso de terceirização ou subcontratação de serviços de solo, o operador aéreo permanece sendo o responsável pela conformidade com suas próprias políticas e instruções de trabalho.”

**Itens alterados na proposta:**

G2.2.8 Nota

**CONTRIBUIÇÃO Nº 11 (23304)****Identificação**

**Autor da Contribuição:** ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS  
**Categoria:** Empresa Aérea

**Documento:** Proposta de Instrução Suplementar - IS 175-002 H

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** IS 175-002 - Apêndice G

**Tipo de contribuição:** Esclarecimento

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

G2.3.11 Para funcionários que se enquadrem nas funções mais conhecidas F2 Pessoal responsável pela preparação de remessas de artigos perigosos, F4 Pessoal responsável pelo processamento ou aceitação de remessas de artigos perigosos ou quaisquer funções similares a essas, ao menos uma avaliação realizada na etapa final, descrita em G2.2.3 b), ocorrerá sob condições reais de operação e sob supervisão direta, em local de trabalho que possua características similares àquelas apresentadas na organização e localidade em que o aluno exercerá suas funções.

Sobre o item acima, até a adequação total deste novo modelo de treinamento, espera-se um impacto em alterações de escalas devido à inclusão de avaliação prática na etapa final em condições reais de operação no local de trabalho ou mesmo fora das condições reais de operação e/ou do local de trabalho.

**Justificativa:**

Até a adequação total deste novo modelo de treinamento, espera-se um impacto em alterações de escalas devido à inclusão de avaliação prática na etapa final em condições reais de operação no local de trabalho ou mesmo fora das condições reais de operação e/ou do local de trabalho.

**Resultado da análise:** a contribuição foi esclarecida.

**Análise da contribuição:**

A demonstração de que o funcionário é capaz de executar sua função de forma correta é um dos principais alicerces do modelo de treinamento e avaliação baseada em competências. A forma de implementação poderá gerar mais ou menos impacto dependendo da real necessidade de cada empregador.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

**CONTRIBUIÇÃO Nº 12 (23305)****Identificação**

**Autor da Contribuição:** International Air Transport Association - IATA

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Instrução Suplementar - IS 175-013 B "Processo de credenciamento de instrutores de artigos perigosos"

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** IS 175-013 - 7. Apêndices

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Ajustes na proposta contida na Seção 7

**Justificativa:**

A IATA entende que deve ser considerada a recomendação de que os instrutores de cursos de mercadorias perigosas ou as pessoas responsáveis pelo desenvolvimento e concepção de cursos de mercadorias perigosas tenham uma qualificação de competências de instrução, tais como competências de ensino, concepção/formação de programas de desenvolvimento.

No ponto 7.6, é exigido que cada instrutor acreditado conclua a formação em mercadorias perigosas de 24 em 24 meses. A IATA não apoia a posição de que é necessário que os instrutores de cursos como os da tripulação de voo e de cabina, o pessoal de assistência a passageiros e outros cursos semelhantes tenham de realizar formação aplicável à aceitação de mercadorias perigosas.

Tal como acontece com o conteúdo dos cursos sobre mercadorias perigosas, a formação dos instrutores deve basear-se nas competências e estar mais estreitamente ligada à função abordada pelo(s) curso(s) de formação em mercadorias perigosas que os instrutores irão ministrar.

Por exemplo, os instrutores de formação em mercadorias perigosas para cabina deverão ter uma boa compreensão das funções desempenhadas pela tripulação de cabina e das competências esperadas da tripulação de cabina em áreas como as mercadorias perigosas autorizadas a serem transportadas por passageiros e tripulantes, abordando um incidente que envolva mercadorias perigosas na cabina durante o voo. A participação num curso de formação para a aceitação de mercadorias perigosas (categoria 6) não proporcionará o conhecimento ou a compreensão das funções de mercadorias perigosas desempenhadas pela tripulação de cabina.

Versão em inglês, idioma da recomendação original

Section 7 - Instructor skills and Qualifications

IATA is of the opinion that there should be a recommendation that instructors of dangerous goods courses or persons responsible for the development and design of dangerous goods courses should have an instructional skills qualification, such as teaching skills, designing/training developing programs.

In 7.6 there is a requirement that each accredited instructor must complete training in acceptance of dangerous goods every 24 months. IATA does not support the position that it necessary for instructors of courses such as those for flight and cabin crew, passenger handling personnel and other similar courses to have to undertake training applicable to dangerous goods acceptance.

As with the content of dangerous goods courses, training for instructors should be competency-based and should be more closely tied to the function that is addressed by the dangerous goods training course(s) that instructors will deliver. For example, instructors of dangerous goods training for cabin should have a good understanding of the functions performed by cabin crew and the competencies expected of cabin crew in areas such as dangerous goods permitted to be carried by passengers and crew, addressing an incident involving dangerous goods in the cabin during flight. Attendance on a training course for dangerous goods acceptance (Category 6) will not provide the knowledge or understanding of the dangerous goods functions performed by cabin crew.

**Resultado da análise:** a contribuição foi não acatada.

**Análise da contribuição:**

A contribuição foi realizada em cima da versão vigente da IS nº 175-013 (Revisão A). No entanto, a presente consulta setorial, por meio da página da ANAC, apresentou a minuta para publicação da IS nº 175-013 (Revisão B). Nesta revisão não existe mais o item levantado. Portanto, a contribuição é improcedente. O novo modelo baseia-se nas competências do instrutor, tal como indicado na própria contribuição enviada pelo autor.

**Itens alterados na proposta:** N/A

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13 (23306)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association IATA <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Instrução Suplementar - IS 175-002 H <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 175-002 - 7. Apêndices <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 7.2 Currículo e conteúdo mínimo - Estabelecer o conteúdo mínimo considerando abordagem de formação e avaliação baseada em competências, conforme instruções técnicas da OACI.	
<b>Justificativa:</b> A manutenção de quadros que descrevam o conteúdo mínimo do currículo para cada "categoria" é contrária à abordagem de formação e avaliação baseada em competências adotada nas Instruções Técnicas da OACI. As Instruções Técnicas da OACI já não incluem um quadro que descreva o assunto que deve ser incluído num curso de formação em mercadorias perigosas com base na função profissional. Em vez disso, o conteúdo da formação em matéria de mercadorias perigosas deve basear-se nas competências exigidas para a função profissional, que podem variar em função das responsabilidades exatas ou das pessoas no local de trabalho. No mínimo, a IATA recomenda que deve ser levada em consideração as orientações fornecidas para "funções de trabalho bem definidas", tal como demonstrado nas Orientações da OACI sobre uma Abordagem Baseada em Competências para a Formação e Avaliação de Mercadorias Perigosas (Doc 10147), Apêndice A ao Capítulo 5, ou no documento da IATA Orientação de Formação em Mercadorias Perigosas – Abordagem de Formação e Avaliação Baseada em Competências, Secção 7. Versão em inglês, idioma da recomendação original 7.2 Curriculum and minimum content The retention of tables describing minimum content of the curriculum for each "category" is contrary to the competency-based training and assessment approach adopted into the ICAO Technical Instructions. The ICAO Technical Instructions no longer include table describing the subject that should be included into a dangerous goods training course based on the job function. Instead, the content of dangerous goods training should be based on the competencies required for the job function, which may vary based on the exact responsibilities or the persons in the workplace. At the very least IATA believes that there should be consideration to the guidance provided for "well-defined job functions" as shown in ICAO Guidance on a Competency-based Approach to Dangerous Goods Training and Assessment (Doc 10147), Appendix A to Chapter 5, or in the IATA document Dangerous Goods Training Guidance – Competency-based Training and Assessment Approach, Section 7.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi não acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> A contribuição foi realizada em cima da versão vigente da IS nº 175-002 (Revisão H). No entanto, a presente consulta setorial, por meio da página da ANAC, apresentou a minuta para publicação da IS nº 175-002 (Revisão I). Nesta revisão não existe mais o item levantado. Portanto, a contribuição é impropriedade. O novo modelo baseia-se nas competências do instrutor, tal como indicado na própria contribuição enviada pelo autor. <b>Itens alterados na proposta:</b> N/A	

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14 (23307)****Identificação**

**Autor da Contribuição:** International Air Transport Association IATA  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Instrução Suplementar - IS 175-002 H

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** IS 175-002 - 7. Apêndices

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

7.3 Carga de trabalho - a IATA considera que o quadro de cargas mínimas deve ser suprimido na sua totalidade ou, pelo menos, as durações apenas fornecidas como indicações que podem aplicar-se, mas que variam em função das competências atuais exigidas para o trabalho funcional.

**Justificativa:**

No ponto 7.3 a) existe um quadro que estabelece uma série de cargas mínimas para as categorias descritas.

A IATA entende que a existência de uma tabela com cargas mínimas especificadas perde todo o conceito de "treinamento e avaliação baseados em competências". Por exemplo, para os carregadores e as pessoas que assumem as responsabilidades dos carregadores (categoria 1), a duração especificada para a formação inicial é de 32 horas e de 16 horas para a formação recorrente. Isso, no entanto, ignora o fato de que um expedidor pode trabalhar para uma empresa que envia apenas uma classe de mercadorias perigosas ou mesmo apenas uma mercadoria, como líquidos inflamáveis, produtos de perfumaria ou baterias de lítio. O conteúdo do curso e a avaliação para essas pessoas poderiam ser concluídos de forma muito abrangente em aproximadamente 14 horas.

Versão em inglês, idioma da recomendação original

7.3 Workload

In 7.3 a) there is a table that sets out a series of minimum durations for the categories described.

IATA believes that the existence of this table with the specified minimum durations misses the entire concept of "competency-based training and assessment". For example, shippers and persons undertaking the responsibilities of shippers (Category 1) the duration specified for initial training is 32 hours and 16 hours for recurrent training. This however misses the fact that a shipper may work for a company that only ships one class of dangerous goods or even just one commodity, such as, flammable liquids, perfumery products or lithium batteries. The course content and assessment for such persons could very comprehensively be completed in approximately 14 hours.

Therefore, it is IATA's view that this table should be deleted in their entirety or at the very least the durations only provided as indications that may apply but that will vary depending on the current competencies required for the function job

**Resultado da análise:** a contribuição foi não acatada.

**Análise da contribuição:**

A contribuição foi realizada em cima da versão vigente da IS nº 175-002 (Revisão H). No entanto, a presente consulta setorial, por meio da página da ANAC, apresentou a minuta para publicação da IS nº 175-002 (Revisão I). Nesta revisão não existe mais o item levantado. Portanto, a contribuição é impropriedade. O novo modelo baseia-se nas competências do instrutor, tal como indicado na própria contribuição enviada pelo autor.

No entanto, para este item, destaca-se que a ANAC flexibilizou o quadro de cargas horárias possibilitando que cargas horárias reduzidas sejam previstas pelos empregadores de acordo com a necessidade de treinamentos para funcionários que atuem em condições específicas (exemplo: funcionário que trabalhe com expedição de apenas uma classe de artigos perigosos).

**Itens alterados na proposta:**

N/A