

JUSTIFICATIVA

PROPOSTA DE EMENDA AOS REGULAMENTOS BRASILEIROS DA AVIAÇÃO CIVIL - RBACS NºS 121, INTITULADO “REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES DOMÉSTICAS, DE BANDEIRA E SUPLEMENTARES”, E 135, INTITULADO “REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES COMPLEMENTARES E POR DEMANDA”

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição de emendas ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 121, intitulado "Requisitos operacionais: operações domésticas, de bandeira e suplementares." e ao RBAC nº 135, intitulado "Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda", conforme competências atribuídas pelo art. 8º, incisos IV, X, XI e XXX da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

1.2. A presente proposta de emenda trata do transporte e operação de concentradores de oxigênio portáteis (POC, da sigla em inglês *Portable Oxygen Concentrator*) a bordo de aeronaves que operem sob os RBAC nº 121 ou 135, estabelecendo requisitos para que os passageiros possam transportar e utilizar seus próprios POC a bordo de aeronaves.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. Possibilidade de transporte e operação de POC a bordo de aeronaves e relação com a Resolução nº 280/2013.

2.2. Concentradores de oxigênio portáteis (POC) são dispositivos médicos que separam oxigênio de outros gases a partir do ar ambiente e disponibilizam esse oxigênio concentrado ao usuário.

2.3. Conforme o art. 2º da Resolução nº 280/2013, essa resolução não se aplica aos serviços de táxi aéreo. Portanto, a discussão abaixo, assim como sua conclusão a respeito da obrigatoriedade de se permitir o uso de POC próprio dos passageiros, se aplica apenas aos operadores sob o RBAC nº 121. Por essa proposta, ao ficar clara a possibilidade de transporte e operação do POC a bordo, estabelecer-se-á uma obrigação ao operador aéreo de permitir o transporte e uso de POC a bordo de suas aeronaves, desde que cumpridos os requisitos operacionais que garantam a segurança da operação, para cumprimento da Resolução nº 280, que trata de passageiros que necessitam de assistência especial (PNAE).

2.4. Conforme art. 3º e Anexo I da Resolução nº 280, os passageiros que necessitam de oxigênio durante o voo são enquadrados como PNAE, código MEDA. O art. 6º estabelece que o PNAE tem direito aos mesmos serviços prestados aos usuários em geral, enquanto o § 1º aponta que pode haver restrições quando não houver condições para garantir a saúde e segurança do PNAE ou demais passageiros, com base nas condições previstas em atos normativos da ANAC, no manual geral de operações ou nas especificações operativas do operador aéreo. Essas possíveis restrições se alinham ao art. 2º, § 2º, que esclarece que o disposto na Resolução não implica prejuízo à legislação referente à, entre outros itens, segurança operacional. Incluem-se, como exemplo de restrições, considerando a regra proposta, a limitação ao uso dos assentos de saída e à proibição de que o armazenamento do POC prejudique o acesso às saídas da aeronave ou a seus corredores. Assim, se um passageiro

precisar utilizar o POC durante todo o voo, incluindo movimentações na superfície, pousos e decolagens, e, durante essas fases, o POC não puder ser guardado sob o assento à sua frente, nem em local aprovado pela ANAC (ou seja, não puder ser cumprido o parágrafo 121.574(f)(2)(ii) proposto), isso significaria que o passageiro não poderia ser transportado, conforme art. 6º, § 1º e art. 2º, § 2º da Resolução nº 280.

2.5. Por outro lado, como regra geral, não pode negar o uso de POC a bordo da aeronave se tal uso estiver de acordo com os atos normativos da ANAC - exceção feita se o operador tiver incluído tal condição em seu MGO aceito pela ANAC. A GCTA, na análise do MGO do operador, poderá vir a questionar caso o operador queira incluir alguma condição injustificadamente restritiva ao uso de POC, uma vez que tal ação por parte do operador seria contrária à intenção da Resolução nº 280, de garantir acessibilidade ao transporte aéreo pelos PNAE, quando não ficar demonstrado haver condição que afete a segurança dos passageiros.

2.6. A permissão ao uso de POC próprio do passageiro não deve acarretar qualquer custo adicional ao passageiro, sendo que o POC não deve ser incluído na franquia de bagagem de mão (é algo adicional aos 10 kg atualmente permitidos), tendo em vista que representa equipamento de uso necessário ao transporte - havendo ressalva ao caso em que o uso de POC implicar na necessidade de se disponibilizar um assento adicional, o que não é previsto em uma operação usual. Aqui, observa-se que não se aplica o art. 8º, § 1º da Resolução (que permite ao operador cobrar quando prestar assistência especial ao passageiro que necessita utilizar oxigênio ou outro equipamento médico), pois não se caracteriza que o operador estaria "prestando uma assistência especial" ao passageiro que utiliza seu próprio POC (incluindo POC de propriedade de terceiros que sejam levados a bordo e operados pelo passageiro que necessite do fornecimento de oxigênio). Por outro lado, caso o operador aéreo pretenda prestar uma assistência, oferecendo o POC ao passageiro que não possui

2.7. Enquanto para outros equipamentos de armazenamento, geração e fornecimento de oxigênio o RBAC exige comprovação de necessidade do uso por médico (121.574(a)(4)) (prevalecendo, nesse caso, sobre a faculdade citada no art. 10 da Resolução nº 280), os requisitos aplicáveis ao POC não trariam tal exigência. Para o POC, prevaleceria, portanto, o art. 10, inciso II da Resolução nº 280, que faculta ao operador exigir apresentação do MEDIF ou outro documento médico. A prática é que os operadores de fato cobrem o MEDIF.

2.8. Conforme art. 6º, § 2º, o operador aéreo deve divulgar as condições associadas ao uso de POCs, deixando clara sua distinção com relação aos requisitos aplicáveis aos demais equipamentos de armazenamento, geração e fornecimento de oxigênio.

2.9. O art. 9º também se aplica ao caso, porém não se prevê grandes alterações em razão do POC. Deve-se deixar claro aos passageiros a necessidade de comunicação ao operador aéreo sobre o uso do POC, quando questionado pelo operador aéreo, no momento da contratação; ou em até 72 ou 48h, conforme incisos II ou III, respectivamente.

2.10. O art. 26 estabelece que deve ser observada a seção 175.11 do RBAC nº 175. Esse assunto será detalhado no trecho sobre artigos perigosos.

2.11. O art. 34 também se aplica e deve ser atendido de forma conjunta com o RBAC 121.574(e)(2)(i) proposto, sobre limitação no uso de assento de saída.

2.12. Concluindo, a relação entre a Resolução nº 280 e a emenda ao RBAC nº 121 proposta implica em alteração nas relações entre operadores aéreos e PNAE, acarretando em obrigação aos operadores para que permitam o transporte de POC, desde que cumpridas as regras operacionais, e ampliando as possibilidades de acessibilidade aos PNAE que necessitam de oxigênio a bordo. Ao reduzir os requisitos operacionais associados ao transporte de POC (como será visto a seguir), prevê-se um aumento da disponibilidade do serviço de transporte aéreo a tais passageiros, deixando de ser necessário que o passageiro, em um voo sob o RBAC nº 121, compre o serviço de fornecimento de

oxigênio pelo operador aéreo, além de eliminar dificuldades como a transição, durante os momentos do embarque e desembarque, de um serviço oferecido em solo para o serviço fornecido a bordo da aeronave e vice-versa.

2.13. Deve-se ressaltar, no entanto, que a proposta não trata de obrigar o operador aéreo a fornecer o oxigênio ao passageiro, seja por meio de cilindros, seja por meio de POC. Trata-se apenas de o operador permitir que o passageiro leve consigo e utilize seu próprio POC a bordo de aeronave.

2.14. **Requisitos operacionais associados ao transporte e operação de POC a bordo de aeronaves.**

2.15. A presente proposta se baseia em alteração similar ocorrida nos regulamentos da *Federal Aviation Administration* (FAA), dos Estados Unidos, em 2016 (vide Docket No.: FAA-2014-0554 Amdt. Nos. 1-69, 11-59, 121-374, 125-65 e 135-133. Especificamente, sugere-se consultar as publicações de Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) e Final Rule). Observa-se, desde já, que o transporte e operação de POC já era abrangido na regulamentação da FAA, por meio do *Special Federal Aviation Regulation* (SFAR) nº 106 desde 2005, tendo a sua incorporação ao 14 CFR Part 121 e 135 (e aos demais regulamentos de operações) sido resultado de consolidação da forma como o FAA trata o tema.

2.16. No Brasil, não há equivalente ao SFAR 106; os requisitos aplicáveis ao transporte de equipamentos de armazenamento, geração ou fornecimento de oxigênio estão nos RBAC 135.91 e 121.574. O texto desses requisitos não especifica particularidades para diferentes tipos de equipamentos, acarretando que qualquer equipamento que forneça oxigênio precisaria atender aos mesmos requisitos. Verificou-se, porém, que tais requisitos são desnecessariamente rigorosos para o transporte de POC, equipamentos mais simples e que geram menos riscos à segurança das operações, por não armazenarem oxigênio. Tal situação cria dificuldades para que passageiros transportem seus POC a bordo de aeronaves, dificultando a acessibilidade de passageiros que necessitam de oxigênio durante o voo.

2.17. Como exemplos de requisitos hoje aplicáveis a qualquer equipamento que forneça oxigênio e que não devem se aplicar aos POC, há a necessidade de que sejam fornecidos pelo operador, conforme 121.574(a)(1)(i), a necessidade de informar o piloto em comando da existência de equipamento a bordo e de quando se pretende utilizá-lo (121.574(a)(6) e 135.91(a)(4)); e o requisito de comprovar, por declaração escrita assinada por médico, a necessidade de uso do equipamento (121.574(a)(4)). A proposta de diferenciação, nos regulamentos, dos requisitos aplicáveis aos POCs dos requisitos aplicáveis aos demais equipamentos, que utilizam oxigênio líquido ou comprimido, reflete os diferentes níveis de risco associados a cada equipamento.

2.18. A seguir, são detalhados pontos específicos da proposta referentes ao transporte e operação de POC a bordo das aeronaves que operam sob os RBAC nº 121 e 135. Observa-se que proposta similar foi encaminhada para edição de emenda aos RBAC nº 125, ainda não editado pela ANAC, para que, quando for publicado, possa incorporar alterações equivalentes. Observa-se, no entanto, que uma vez que, para os RBAC nº 125 e 135, não há estabelecimento de obrigação ao operador aéreo - uma vez que a Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, não se aplica aos operadores de táxi aéreo ou particulares -, entende-se que não se tratava de alteração de ato normativo que afetasse direito de agentes econômicos, trabalhadores do setor ou usuários de serviços aéreos.

2.19. **Requisitos de artigos perigosos.** Os POC relacionam-se potencialmente de duas formas distintas com o assunto de artigos perigosos: há a possibilidade de que se trate de gás da Divisão 2.2; e há a possibilidade de que o POC seja abastecido por bateria (normalmente, de íon-lítio).

2.20. Gases da Divisão 2.2 - gases não-inflamáveis e não-tóxicos, conforme item 2;2.2.1(b) das Instruções Técnicas (Doc 9284, da ICAO), incluem gases oxidantes que, geralmente por fornecerem oxigênio, causam ou contribuem mais do que o ar para a combustão de outro material. Potencialmente,

esse seria o resultado gerado pelos POC, ao concentrarem oxigênio. Porém, conforme item 2;2.2.2 das Instruções Técnicas, tais gases, se transportados a uma pressão menor que 200 kPa, a 20°C, e que não sejam nem liquefeitos, nem liquefeitos refrigerados, não estão sujeitos às Instruções Técnicas. Portanto, de forma a evitar que o passageiro usando o POC imponha o risco do transporte de artigos perigosos inadvertidamente a bordo da aeronave, deve ser estabelecido para o POC o requisito de que a pressão manométrica máxima de oxigênio seja menor do que 200 kPa a 20°C.

2.21. Com relação à bateria de íon-lítio, as Instruções Técnicas permitem seu transporte por passageiros, em dispositivos médicos portáteis, sujeito a algumas limitações, conforme item 8 da tabela 8-1 das Instruções Técnicas: "Dispositivos eletrônicos médicos portáteis contendo células ou baterias de lítio metálico ou de íon-lítio". Basicamente, no caso de baterias de lítio metálico de até 2g, ou de íon-lítio de até 100 Wh, não é necessária aprovação do operador aéreo e podem ser levadas baterias sobressalentes individualmente protegidas. Já no caso de baterias de lítio metálico de mais que 2 e de até 8 gramas, ou de íon-lítio de mais que 100 Wh e de até 160 Wh, é requerida aprovação do operador aéreo, e o transporte de baterias sobressalentes é limitado a um total de duas baterias, que também precisam ser individualmente protegidas. Como, na regra do FAA, para o POC ser transportado cumprindo os requisitos mais simplificados do que os dos demais equipamentos que armazenam, geram ou fornecem oxigênio, o POC não pode requerer aprovação do operador (isso permite que o fabricante ateste a admissibilidade do POC, independentemente de aprovações específicas de operador), isso significa que as baterias de lítio metálico devem ser de até 2g, e as de íon-lítio de até 100 Wh.

2.22. Nos Estados Unidos, até 2016, as autoridades governamentais, em particular a *Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration* (PHMSA), tinham a responsabilidade de verificar previamente se o POC cumpria tais requisitos. Por esse modelo anterior, 24 modelos de POC foram nominalmente autorizados pelo SFAR 106. Tal regra foi alterada, diminuindo-se a burocracia, ao se permitir que o próprio fabricante atestasse que seu produto está de acordo com os critérios para aceitação de um POC a bordo de aeronave, sendo tais critérios públicos, constantes nos próprios 14 CFR Part 121, 125 e 135. O modelo é similar ao utilizado para os dispositivos de retenção de bebês: o fabricante inclui no produto uma etiqueta atestando que seu produto cumpre com os requisitos. Os operadores aéreos verificam se o produto tem essa etiqueta no momento do embarque, para avaliar a admissibilidade do equipamento do passageiro.

2.23. No caso da norma proposta, não se especificam os procedimentos para a inclusão da etiqueta nos POC a serem utilizados a bordo, o que deverá constar em Instrução Suplementar, a ser publicada em conjunto com o regulamento, com base na AC 120-95, publicada pelo FAA. Embora a princípio se pretenda adotar os mesmos procedimentos do FAA, é possível que a ANAC estabeleça como procedimento que o fabricante informe à ANAC sempre que considerar que seu POC atende aos critérios de aceitação, assim como é possível que a ANAC requeira a demonstração do cumprimento dos critérios previamente à permissão para que o fabricante coloque a etiqueta em seus produtos. Eventual mal uso da prerrogativa do fabricante em declarar seu produto como cumpridor dos critérios resultaria em que a ANAC divulgaria à sociedade e aos operadores aéreos a impossibilidade de aceitar tal produto a bordo, sem prejuízo de eventuais ações administrativas ou judiciais, por prestação de informações falsas à autoridade e aos consumidores do concentrador.

2.24. **Requisitos quanto à possibilidade de interferência com sistemas da aeronave.** Uma vez que o POC é um equipamento eletrônico (normalmente classificado como M-PED, *Medical Portable Electronic Device*), há a possibilidade de que haja interferência com sistemas de comunicação e navegação da aeronave. Alguns dispositivos eletrônicos são liberados previamente nos próprios regulamentos, como os listados no RBAC 121.306 e 135.144 e incluem "gravadores portáteis de voz, aparelhos de audição, marca passos e barbeadores elétricos", além de outros dispositivos que o operador tenha determinado que não causam interferência.

2.25. No caso dos POC, a solução adotada pelo FAA foi a de incluir, entre os critérios de aceitação, a serem atestados pelos fabricantes dos POC, o requisito de que o POC não pode emitir

radiofrequência que interfira com os sistemas da aeronave. Apenas após atestar tal condição, os fabricantes podem incluir, em seu produto, a etiqueta que informa que o produto cumpre com os critérios de aceitação. Essa verificação é considerada já concluída no caso dos 24 modelos de POC já autorizados pelo FAA, que são listados no 14 CFR Part 121.574 e 135.91. Para os demais modelos de POC, o fabricante conduziria a verificação conforme métodos aceitáveis pelo FAA, apresentados na AC 91.21-1 (vide Nota ao item 20 da AC 120-95).

2.26. Na ANAC, chegou-se a discutir a conveniência de permitir que, caso o operador aéreo seja autorizado a permitir o uso de dispositivos eletrônicos portáteis (PED) emissores não intencionais em todas as fases de voo (*Front door coupling* (FDC) nível 2 ou 3, conforme a Tabela 1 da IS 91.21-001), não seria necessário estabelecer restrição ao uso do POC a bordo, mesmo sem a demonstração pelo fabricante. Tal diferenciação, porém, embora justificada do ponto de vista da segurança operacional e embora pudesse, a princípio, ampliar a acessibilidade aos PNAE, ao impor menos requisitos aos POC, traria outras implicações indesejadas. Pela abordagem adotada pelo FAA, a etiqueta afixada ao POC é um meio para que o fabricante ateste que o POC cumpre com os requisitos estabelecidos - incluindo aí o requisito referente à interferência. Caso seja feita a diferenciação, admitindo-se POCs não verificados pelos fabricantes apenas para aeronaves cujos operadores autorizem o uso expandido de PEDs, seria necessário que as etiquetas informassem a situação específica daquele POC (se foi ou não verificado pelo fabricante quanto à emissão de interferência). Essa etiqueta diferenciada precisaria ser levada em consideração pelos passageiros, que deveriam poder saber se seus POCs são compatíveis com os operadores aéreos pelo qual pretendem voar; e a etiqueta também precisaria ser verificada pelos operadores aéreos, durante os procedimentos de embarque dos passageiros. Tal situação poderia levar a dificuldades do passageiro, caso precisasse trocar de operador aéreo, por exemplo, ao não garantir que um mesmo POC seja utilizado em todos os voos.

2.27. Posteriormente a essa discussão entre SPO e SAR, a SAR verificou que houve argumentação equivalente na publicação da Final Rule, pelo FAA, que afirma o seguinte:

The Agency recognizes that the majority of operators conducting part 121 operations and several of the larger operators conducting part 135 operations have already conducted aircraft systems safety risk assessments for PED tolerance in accordance with InFO 13010 and InFO 13010SUP with results allowing for continuous use of PEDs from gate to gate. A determination that an aircraft is “PED tolerant” would make an independent assessment of RF emissions for any PED used on that aircraft unnecessary. Nevertheless, because of the need to ensure service for passengers who require oxygen therapy during air travel, the FAA believes it is necessary to maintain a regulatory structure to ensure that passengers may continue to use POCs on board aircraft even if the aircraft operator has not determined that the aircraft is “PED tolerant.” Therefore, consistent with the SFAR and the NPRM, this final rule retains a requirement to assess POC RF emissions as one of the POC acceptance criteria.

2.28. Considerando que a regra está sendo alinhada, de forma geral, à estabelecida pelo FAA, e que os fabricantes de POC que pretendam viabilizar o uso de seus produtos a bordo de aeronaves muito provavelmente já atendam aos requisitos do FAA, por questões de mercado, entendo que se justifica a adoção da regra mais simples, exigindo a verificação do fabricante com relação à interferência para todos os POCs, independentemente das condições de autorização de uso expandido de PED dos operadores aéreos. Caso, nesta audiência pública, surjam elementos e posicionamentos de fabricantes de POC, operadores aéreos ou passageiros (sociedade em geral) que justifiquem a alteração dessa, a ANAC está à disposição para rever essa decisão.

2.29. **Reconhecimento do POC por autoridade sanitária.** No FAA, um dos critérios para aceitação do POC é que ele seja legalmente comercializado nos Estados Unidos, de acordo com as regras da *Food and Drug Administration* (FDA). No Brasil, o órgão equivalente seria a Agência

Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). Em contato com a Gerência-Geral de Tecnologia de Produtos para a Saúde (GGTPS) da Anvisa, foi esclarecido que os POC devem ser cadastrados junto à Anvisa (sendo o cadastro uma forma simplificada do registro), pois se enquadram como produto médico na Regra 11 da Resolução da Diretoria Colegiada (RDC) nº 185/2001:

"Todos produtos médicos ativos destinados a administrar medicamentos, fluidos corporais ou **outras substâncias do organismo** ou a extraí-los deste, **enquadram-se na Classe II**, a não ser que isto seja realizado de forma potencialmente perigosa, considerando a natureza das substâncias, a parte do corpo envolvida e o modo de aplicação, neste caso enquadram-se na Classe III".

2.30. Uma vez que a administração de oxigênio pelos POCs não é feita de forma potencialmente perigosa, os POCs se enquadram na classe II.

2.31. Porém, como a RDC nº 185/2001 é aplicável aos fabricantes e importadores de produtos médicos, é possível que as pessoas possuem e utilizem outros equipamentos, não cadastrados junto à Anvisa, para uso pessoal (ou seja, sem que tais pessoas estejam envolvidas com a fabricação ou comercialização do POC). Com isso, o requisito de cadastro junto à Anvisa não foi incorporado como única opção de atendimento ao requisito, sendo permitido também que o produto fosse cadastrado junto a órgão similar de outros países - observando que a intenção desse requisito é meramente se saber que o equipamento se trata, de fato, de um POC (e não de outro equipamento eletrônico não identificado).

2.32. Observa-se que o transporte de POC reconhecido por país estrangeiro, para voos internacionais com destino ao Brasil, fica limitado aos casos em que o POC estiver acompanhado de receita médica indicando o uso do POC, em respeito às regras da Anvisa, em particular o item 25 da Resolução ANVISA RDC nº 81, de 2008, Capítulo III, Seção 4, que estabelece: "Será vedada a entrada no território nacional de bagagem acompanhada ou desacompanhada de bem e produto procedente do exterior e transportada por pessoa física, **descaracterizada como de consumo pessoal ou individual** (grifo nosso)". Tal condicionante não está incluída no RBAC, uma vez que não é de competência da ANAC. Porém, deverá ser incluída na Instrução Suplementar específica sobre o assunto, a ser publicada em conjunto com o regulamento, com base na AC 120-95.

2.33. Registra-se que essa proposta de regra não obrigaria os fabricantes de POC a atenderem qualquer dos requisitos aqui propostos para poderem produzir, importar ou comercializar seus POC no Brasil. Dessa forma, entendo que não há interferência nas competências da Anvisa, assim como não há atribuição adicional de atividades à Anvisa. O que se pretende é apenas estabelecer requisitos para o POC que se pretenda levar a bordo de aeronaves. Caso um fabricante pretenda incluir, entre os atributos do seu produto, a possibilidade de que ele seja levado a bordo, deverá cumprir os requisitos estabelecidos pela ANAC, em adição aos requisitos eventualmente estabelecidos por outros órgãos (com a Anvisa). Caso não haja tal intenção, os POCs não precisarão cumprir qualquer requisito estabelecido pela ANAC, devendo continuar cumprindo quaisquer outros requisitos estabelecidos por outros órgãos.

2.34. Requisitos de segurança. Além dos critérios para aceitação do POC, há também requisitos operacionais, referentes ao seu transporte e uso na cabine de passageiros. A intenção desses requisitos é evitar que o uso de POC interfira com a movimentação dos passageiros, especialmente com relação à uma possível evacuação de emergência. Assim, com base nos requisitos do FAA, propõe-se aqui que um passageiro utilizando POC não possa ocupar um assento de saída (o que se alinha ao art. 34 da Resolução nº 280) e que o POC deva ser armazenado sob o assento à frente ou em outro local aprovado pela ANAC, de forma a não bloquear um corredor ou o acesso a uma fileira, Este último requisito significa, na maior parte das configurações de aeronaves, que o passageiro que utiliza POC não pode ficar na primeira fileira nem nas fileiras com saídas de emergência, e que, nas fileiras onde o passageiro pode ficar, ele deve ficar na janela ou não deve haver outros passageiros entre o POC e a janela.

2.35. O "local aprovado" mencionado, que serviria de alternativa ao uso do assento à frente do passageiro, poderia ser analisado pela ANAC, no caso de operadores sob o RBAC nº 121, no contexto do programa aprovado de bagagem de mão, requerido em 121.589. Enquanto a ANAC não tem procedimentos específicos para aprovação de tal programa, poderia ser considerada a AC 121-29, publicada pelo FAA. No caso dos demais operadores, uma solicitação específica do operador, ou a inclusão de procedimentos associados em seus manuais, poderia viabilizar essa aprovação de local alternativo.

2.36. Como diferença em relação à regra do FAA, foi feita referência à definição de "assento de saída" já utilizada em 121.585(a)(1) e 135.129(a)(2), pois lá consta limitação de aplicabilidade da definição às próprias seções 121.585 e 135.129, respectivamente.

2.37. **Proibição de fumar a bordo.** O RBAC nº 121 possui atualmente requisitos que impedem que as pessoas ocupantes da aeronave, sejam passageiros ou tripulantes, fumem a bordo de aeronave transportando passageiros, conforme 121.317(c) - assim como o RBAC nº 135 o possui em 135.127(c). Cumpre esclarecer, portanto, que a proibição de fumar a menos de 10 pés de um equipamento transportado segundo 121.574 ou 135.91 se aplica também para quando a aeronave estiver em solo - ou seja, esse requisito não significa que seria permitido fumar a bordo da aeronave caso se mantenha distância de pelo menos 10 pés: por força de 121.317(c), a proibição de fumar se aplica a toda a aeronave em voo, não se limitando a um raio de proximidade do equipamento de oxigênio.

2.38. Na mesma alteração de regra que incorporou os requisitos de POC aos 14 CFR Part 121, 125 e 135, o FAA incluiu proibição a que se crie chama aberta na proximidade do equipamento que armazene, gere ou forneça oxigênio, em adição à proibição de fumar. No caso do contexto brasileiro dos RBAC, foi proposta a inclusão da proibição de se criar uma chama aberta, no mesmo raio de 10 pés.

2.39. **Listagem de modelos de POC.** No caso do FAA, foram nominalmente listados nos 14 CFR 121, 125 e 135, os 24 modelos previamente aprovados pelo FAA durante a vigência do SFAR 106. Os demais POC podem ser utilizados a bordo desde que possuam uma etiqueta por meio da qual o fabricante atesta que os critérios de aceitação para uso a bordo de aeronave são cumpridos. Os modelos previamente aprovados não precisam apresentar a etiqueta, uma vez que a imposição de requisito de etiqueta a esses modelos significaria um custo no *retrofit* dos POC já utilizados a bordo de aeronave e já previamente aprovados pelo FAA e que, portanto, cumprem com os critérios do SFAR 106.

2.40. No contexto brasileiro dos RBAC, uma vez que podem vir a ser aceitos POC fabricados em outros países que não os Estados Unidos e que não necessariamente sejam de modelos listados nos 14 CFR 121, 125 e 135 do FAA, entendo que a regra brasileira pode ser mais ampla, permitindo que a ANAC dispense a apresentação de etiquetas nos casos em que o país do fabricante do POC não exige tal etiqueta, desde que os demais critérios de aceitação tenham sido verificados. Os POC dispensados de tal requisito pela ANAC seriam publicados em uma lista, por meio de Instrução Suplementar sobre POC, equivalente à AC 120-95A do FAA. Tal lista deverá incluir os 24 modelos de POC previamente autorizados nos Estados Unidos e poderá incluir ainda modelos de outros países, de acordo com futuras solicitações à ANAC.

2.41. **Responsabilidade sobre o POC.** O POC de que trata esta proposta de regra deve ser levado pelo passageiro, para seu uso exclusivo e sob sua própria responsabilidade. Este entendimento é explicitado no seguinte trecho da [proposta de regra \(NPRM\) do FAA](#):

Further, unlike other medical oxygen devices for passenger use that must be maintained and supplied by aircraft operators, neither an aircraft operator nor its crew has any responsibility for the operation of the POC or the concentration of oxygen dispensed. The responsibility for the use of a passenger's POC rests with the passenger.

2.42. A AC 120-95A publicada pela FAA sobre o assunto corrobora esse entendimento ao detalhar as responsabilidades do passageiro na operação do POC como, por exemplo, identificar se o modelo do POC que ele pretende trazer a bordo satisfaz o critério da FAA (o operador aéreo tem a responsabilidade de garantir isso) e determinar a quantidade de baterias necessárias para suportar a operação durante a toda a duração prevista para o seu uso (o operador aéreo pode, se quiser, determinar que o passageiro leve baterias suficientes para 150% do tempo de voo máximo esperado).

2.43. Assim, sendo responsabilidade do passageiro, diferentemente do que ocorre com os demais equipamentos que armazenam, geram ou fornecem oxigênio, não haveria necessidade de que o POC seja fornecido pelo operador aéreo (121.574(a)(1)(i)) nem que seja mantido sob programa de manutenção do operador aéreo (121.574(1)(iii)), no caso do RBAC nº 121.

2.44. **Outras alterações.** Foram incluídas algumas alterações de caráter mais editorial.

2.45. Foram propostos também alinhamento nos textos utilizados nas seções dos RBAC nº 121, 135 e na proposta de RBAC nº 125.

2.46. Em 121.574(a), foi incluído o "somente pode" em lugar de "pode". Tal alteração é necessária para se deixar claro que o texto busca estabelecer requisitos para que seja permitido o transporte e operação dos equipamentos que armazenam, geram ou fornecem oxigênio a bordo de aeronave. O uso apenas de "pode" não estabelece que a única possibilidade de transporte desse equipamento é pelo cumprimento dos requisitos associados. O uso de "pode" (em vez de "somente pode") apenas se justifica se há uma proibição ampla, estabelecida em outro ponto do regulamento, pois assim o texto sobre equipamentos que armazenam, geram ou fornecem oxigênio criaria uma exceção a tal proibição ampla - e, como a exceção seria limitada ao caso que especifica, o efeito seria equivalente ao uso de "somente pode". Uma vez que não foi encontrada regra no contexto brasileiro que proibiria o transporte e operação de equipamentos que armazenam, geram ou fornecem oxigênio de forma ampla, adotou-se a forma "somente pode", que, ao mesmo tempo em que define como o transporte pode ser feito, veta que o transporte seja feito de forma diferente da prevista no regulamento. Com relação especificamente ao POC, seu transporte constituirá exceção à regra mais ampla estabelecida para todos os equipamentos que armazenam, geram ou fornecem oxigênio. Assim, não é necessário o uso de "somente pode". Incluiu-se o "entretanto", para caracterizar que se trata de exceção à frase anterior.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005; e

3.2. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.

4. AUDIÊNCIA PÚBLICA

4.1. A quem possa interessar está aberto o convite para participar deste processo de audiência pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta audiência pública serão bem-vindos.

4.2. Os interessados devem enviar os comentários por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento>.

4.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final dos RBAC nº 121 e 135 poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso

necessário, considerando a relevância dos comentários recebidos, será realizada uma nova audiência pública.

4.4. Os comentários referentes a esta audiência pública devem ser enviados no prazo de 30 dias corridos da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

5. CONTATO

5.1. Para informações adicionais a respeito desta audiência pública favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Superintendência de Padrões Operacionais – SPO

Gerência de Normas Operacionais e Suporte – GNOS

Gerência Técnica de Normas Operacionais – GTNO

Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C - 3º andar - Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A

CEP 70308-200 Brasília/DF – Brasil

Tel.: (61) 3314-4846

e-mail: gtno.spo@anac.gov.br