



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00065.087277/2016-50	Unidade Responsável: GTNO/GNOS/SPO			
Assunto do normativo:	Transporte de concentradores de oxigênio portáteis a bordo de aeronaves				
Tipo de ato normativo:	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/>	Isenção de cumprimento de requisito	
Origem da demanda:	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/>	Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)		
<p>1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar</p> <p>O transporte de concentradores de oxigênio portáteis (POC, da sigla em inglês <i>Portable Oxygen Concentrator</i>) não possui regulamentação específica. Tal situação gera dúvidas entre os operadores aéreos e entre os passageiros, quanto a se deveriam ser cumpridos os requisitos aplicáveis aos demais equipamentos que armazenam, geram ou fornecem oxigênio ou, caso contrário, quais outros requisitos deveriam ser cumpridos.</p> <p>A exigência de cumprimento dos mesmos requisitos aplicáveis aos demais equipamentos que armazenam, geram ou fornecem oxigênio é considerada excessiva e desnecessária, uma vez que os POC são equipamentos mais simples e que geram menos riscos à segurança das operações, por não armazenarem oxigênio. Além disso, tal exigência cria dificuldades para que passageiros transportem seus POC a bordo de aeronaves, dificultando a acessibilidade de passageiros que necessitam de oxigênio durante o voo.</p>					

<p>2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.</p> <p>1. Não alterar a regra e apenas emitir orientações aos operadores. Nesta alternativa, a regra seria mantida, e a ANAC apenas orientaria os operadores sobre como aplicar tal regra. O alcance e a clareza desde tipo de solução são prejudicadas, uma vez que as orientações aos operadores, embora tenham um efeito mais rápido do que a alteração de regra, possuem caráter menos permanente. Além disso, trazem dificuldades quanto às formas que a ANAC tem para garantir o cumprimento da forma esperada, uma vez que orientações formalmente não constituem regra.</p> <p>2. Alterar a regra. Nesta alternativa, as regras para transporte de POC em aeronaves seria alterada, estabelecendo-se requisitos específicos ao transporte de POC, mais simplificados do que os requisitos aplicáveis aos demais equipamentos que armazenam, geram ou fornecem oxigênio. Esta alternativa foi escolhida, pois permite estabelecer de forma mais clara e permanente os requisitos aplicáveis ao transporte de POC, além de manter o alinhamento usualmente encontrado entre os RBAC nº 121 e 135, e a regulamentação dos Estados Unidos (14 CFR Part 121 e 135).</p>

<p>3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?</p>
--

A alteração da regra, com inclusão de requisitos específicos ao transporte de POC a bordo de aeronaves, esclarecerá os requisitos necessários a esse transporte, eliminando ou diminuindo as dúvidas atualmente existentes. Além disso, os requisitos propostos para o POC serão menos exigentes do que os aplicáveis aos demais equipamentos que armazenam, geram ou fornecem oxigênio, permitindo que passageiros que necessitam de oxigênio durante o voo possam utilizar seus próprios POC a bordo de aeronaves.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

Uma vez que a norma esteja em vigor, para o transporte de POC a bordo, os operadores aéreos precisarão cumprir os requisitos aplicáveis especificamente aos POC (e não mais os requisitos aplicáveis aos outros equipamentos que armazenam, geram ou fornecem oxigênio). Os operadores irão fazer as adequações em seus procedimentos e orientar seu pessoal para o cumprimento dos requisitos.

Por parte da ANAC, a GCTA e a GOAG acompanharão a implantação, podendo ser necessária revisão dos manuais dos operadores.

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

Art. 8º, incisos IV, X, XI e XXX, e Art. 11, inciso V da Lei nº 11.182/2005.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Sim.

A Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) foi contatada, por haver relação com a Resolução nº 280, não havendo oposição à abordagem adotada. Não foi identificada necessidade de revisão da Resolução nº 280.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma? Sim

(X)	ANVISA	()	COMAER	()	Polícia Federal	()	Receita Federal
()	Outros:						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Sim. A ANVISA recomendou alteração para que, no caso de entrada, no território nacional, de concentrador de oxigênio portátil (POC), fosse incorporado na norma a obrigação de que o POC fosse acompanhado de receita médica indicando o uso do concentrador portátil de oxigênio, para se caracterizar o consumo pessoal ou individual, conforme consta na RDC nº 81, de 2008. Porém, entendemos que não é da competência da ANAC regular sobre a entrada de POC em território nacional e que, como se trata de regulamentação da ANVISA (que deverá continuar sendo cumprida), tal informação poderá constar em texto de IS a ser publicada pela ANAC, em caráter de orientação.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	Estados Unidos. A proposta busca alinhar os requisitos dos RBAC às últimas alterações ocorridas na regulamentação dos Estados Unidos, em 24/05/2016.
<input type="checkbox"/>	NÃO		

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	Além dos próprios RBAC nº 121 e 135 (e proposta submetida à audiência pública do RBAC nº 125), há a Resolução nº 280/2013, que estabelece regras de acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo.
<input type="checkbox"/>	NÃO		

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Para a análise das questões 10 a 12, foi considerado que a regra atual obrigaria que as empresas cumprissem, para o transporte de POC, os mesmos requisitos aplicáveis aos demais equipamentos que armazenam, geram ou fornecem oxigênio - considerando-se que apenas os operadores sob o RBAC nº 121 passarão a ser obrigados a aceitar os POC próprios de passageiros a bordo, em virtude da aplicabilidade da Resolução nº 280/2013.

Os operadores aéreos terão algum custo para revisão de seus manuais e comunicação/treinamento de pessoal referente aos novos procedimentos.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Os benefícios do ato são:

- redução das dúvidas acerca dos requisitos aplicáveis ao transporte de POC. Isso implica em menos reclamações de passageiros, uma vez que seriam alinhadas as expectativas de passageiros e operadores aéreos.
- procedimentos mais simples para o uso de equipamentos de fornecimento de oxigênio a bordo de aeronaves, desde que usado o POC. Facilita-se, principalmente, o processo de embarque e desembarque do passageiro, uma vez que, pelas regras atuais, a transição de um atendimento de oxigênio em solo (fornecido por um terceiro) para o atendimento a bordo da aeronave (fornecido necessariamente pelo operador aéreo) e vice-versa, possuía logística complicada.
- o custo para uso do oxigênio a bordo da aeronave é reduzido, pois o passageiro passaria a poder utilizar seu próprio equipamento.
- Com isso, o transporte aéreo fica mais acessível para os passageiros com necessidades especiais que precisam de oxigênio que pode ser suprido por um POC.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	A possibilidade de cumprir requisitos simplificados para o passageiro que necessita de oxigênio a bordo de aeronaves pode atrair para o transporte aéreo passageiros que anteriormente não conseguiriam ser transportados	Inicialmente, haverá necessidade de adequação dos procedimentos e comunicação/treinamento do pessoal referente aos novos procedimentos.
Empresas de transporte aéreo não regular	N/A	N/A
Empresas de serviços aéreos especializados	N/A	N/A
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	N/A	N/A
Operadores de Aeródromos	N/A	N/A
Fabricantes de Aeronaves	N/A	N/A
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	N/A	N/A
Proprietários de aeronaves	N/A	N/A
Empresas de manutenção aeronáutica	N/A	N/A
Mecânicos	N/A	N/A
Escolas e Centros de Treinamento	N/A	N/A
Tripulantes	N/A	N/A
Passageiros	Procedimentos mais simples para o uso de equipamentos de fornecimento de oxigênio a bordo de aeronaves, desde que usado o POC. Informação mais clara aos passageiros sobre os requisitos para o transporte de POC.	N/A
Comunidades	N/A	N/A
Meio ambiente	N/A	N/A
Outros (identificar)	N/A	N/A

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A ANAC acompanhará as operações por meio de suas atividades normais de fiscalização e supervisão das operações, com atividades de inspeção de estação de linha, inspeção de rampa e voos de acompanhamento e de observação, pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO).



Documento assinado eletronicamente por **Ednei Ramthum do Amaral, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 13/02/2019, às 14:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2696484** e o código CRC **F145FBC9**.