



RESOLUÇÃO Nº 600, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2020

Aprova diretrizes para permitir em caráter excepcional o transporte de carga nos compartimentos de passageiros devido à pandemia de COVID-19.

A DIRETORIA COLEGIADA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, incisos X e XLVI, da mencionada Lei e a situação de emergência advinda da pandemia de COVID-19, e considerando o que consta do processo nº 00066.024670/2020-17, deliberado e aprovado na 24ª Reunião Deliberativa, realizada em 8 de dezembro de 2020,

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar, nos termos do Anexo desta Resolução, diretrizes para transporte exclusivo de cargas na cabine de passageiros sem o cumprimento dos parágrafos 91.9(a) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 91 e 121.153(a)(2) do RBAC nº 121.

Art. 2º Os detentores de certificado de operador aéreo segundo o RBAC nº 119 que realizam operações segundo o RBAC nº 121 que desejem operar em acordo com esta Resolução devem, antes de iniciar tal operação, cumprir integralmente as condições e limitações estabelecidas no Anexo desta Resolução.

Art. 3º Esta Resolução terá validade até 31 de outubro de 2021.

Art. 4º Fica revogada a Decisão nº 71, de 14 de abril de 2020, publicada no Diário Oficial da União de 15 de abril de 2020, Seção 1, páginas 50 a 52.

Parágrafo único. As classificações e aprovações feitas de acordo com a Decisão nº 71, de 2020, terão validade até 31 de julho de 2021.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente**, em 14/12/2020, às 11:01, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5129204** e o código CRC **C19B4D67**.



ANEXO À RESOLUÇÃO Nº 600, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2020.

As condições e limitações deste Anexo devem ser cumpridas integralmente antes do início da operação segundo esta Resolução. O cumprimento destas condições e limitações possibilitará aos detentores de certificado de operador aéreo segundo o RBAC nº 119 que realizam operações segundo o RBAC nº 121:

I – transportar carga em assentos de passageiros na cabine de passageiros de aviões da categoria de transporte quando nenhum passageiro estiver sendo transportado, sem classificar a cabine principal como um dos compartimentos definidos na seção 25.857 do RBAC nº 25.

II – transportar carga na cabine de passageiros de aviões da categoria de transporte, tanto em assentos de passageiros quanto diretamente sobre o piso, quando nenhum passageiro estiver sendo transportado, sem classificar a cabine de passageiros como um dos compartimentos definidos na seção 25.857 do RBAC nº 25.

A operação segundo o item II deve ser precedida pela aprovação das modificações de projeto pela ANAC/SAR, na forma de Certificado Suplementar de Tipo, emendas aos certificados de tipo, ou aprovação de grande modificação temporária segundo esta Resolução. Quando os assentos são removidos e outras reconfigurações necessárias para preparar o avião para a carga são realizadas, a modificação de projeto resultante é considerada uma grande modificação.

As emendas aos certificados de tipo se referem ao fato de que o detentor do certificado de tipo pode emendar o projeto de tipo de aviões em serviço por meio de Boletins de Serviço, que são aprovados pela ANAC/SAR.

A aprovação de grande modificação temporária segundo esta Resolução poderá ser concedida apenas aos detentores de certificado RBAC nº 119 que realizam operações sob o RBAC nº 121 e terão a mesma validade desta Resolução.

Quando este Anexo cita requisitos do RBAC, se refere aos requisitos atualmente vigentes independente da base de certificação do projeto de tipo.

Condições e Limitações

1. Estas diretrizes se aplicam apenas aos detentores de certificado RBAC 119 que realizam operações sob o RBAC 121, doravante denominados operadores, que enviaram solicitação à Gerência de Operações de Empresas de Transporte Aéreo – 121 – (GCTA). A Solicitação deve declarar a intenção do titular do certificado de operar de acordo com esta Resolução e afirmar a intenção de agir de forma consistente com as condições e limitações aqui contidas.

2. Estas diretrizes se aplicam apenas aos detentores de certificados do RBAC 119 que realizam operações segundo o RBAC 121 que tenham recebido autorização da GCTA para operar segundo esta Resolução.

3. Somente podem ser transportadas pessoas especificadas no RBAC 121.583 (a)(1), (a)(2), (a)(3) e (a)(4)(i) durante as operações conduzidas em conformidade com esta Resolução.
- (a) Os tripulantes e outras pessoas cujas funções a bordo do avião incluem detecção e combate a incêndios são pessoas necessárias para a segurança do voo de acordo com o RBAC 121.583 (a)(4)(i).
4. Artigos perigosos (conforme definido no RBAC 175) não podem ser transportados na cabine de passageiros.
- (a) Correspondências e encomendas postais não podem ser transportadas em volumes de carga colocados diretamente sobre o piso.
5. Os sistemas de conveniência dos passageiros e outros sistemas de cabine desnecessários para segurança ou operações normais (por exemplo, sistemas de entretenimento a bordo instalados nos assentos, potência elétrica nos assentos, sistemas de “galley”, luz de leitura e quaisquer outros sistemas de geração de calor) devem ser desabilitados ou desativados.
6. Qualquer sistema automático de oxigênio de passageiros deve ser desativado nas áreas da cabine em que carga é transportada.
7. Cargas não podem ser transportadas em qualquer compartimento de armazenagem (incluindo compartimentos de armazenagem com divisórias internas) que contenha garrafas de oxigênio portáteis, equipamento de proteção respiratória, extintores de incêndio, equipamento contendo baterias de lítio, ou qualquer outro equipamento de emergência. Cada um desses compartimentos deve ser identificado ou travado antes do carregamento e destravado antes do táxi. Oxigênio portátil ou qualquer equipamento que contenha bateria de lítio não podem ser instalados em qualquer superfície exposta, em áreas onde a carga é transportada.
8. A carga transportada em um assento não deve exceder 22,7 kg (50 lb) por lugar de assento, ou 49,9 kg (110 lb) em um único pacote por assento triplo e não deve ultrapassar a altura do encosto. Os limites especificados nesta condição e limitação somente podem ser excedidos mediante aprovação por escrito da ANAC antes da operação. Qualquer pedido de aprovação deve ser submetido à Gerência de Operações de Empresas de Transporte Aéreo – 121 – (GCTA) e incluir as seguintes informações: o peso da carga por lugar de assento, o método de retenção proposto e os dados técnicos de substanciação que suportam o pedido.
9. A carga armazenada sob os assentos não deve exceder 20 libras (9 kg) por lugar de assento. O armazenamento sob o assento é permitido apenas se o assento estiver equipado com um sistema de barras de retenção. O armazenamento sob o assento não é permitido na fileira de saída de emergência que seja requerida para cumprimento com o item 13b.
10. Toda a carga transportada em cada assento deve ser retida usando o caminho de carga primário do assento de modo que cada instalação de carga atenda aos fatores de carga especificados no RBAC 25.561 e cumpra com todos os outros requisitos de retenção estrutural aplicáveis. Os elementos do caminho de carga primário incluem:
- (a) o cinto de segurança;
- (b) vigas de assento (tubos transversais); e

(c) pernas do assento.

11. A carga presa ao piso deve ser restrita de modo a resistir aos fatores de carga especificados no RBAC 25.561 e cumprir com todos os outros requisitos de retenção estrutural e de peso e balanceamento aplicáveis. A carga não pode exceder uma altura de 127 cm (50"). O volume de cada área em que carga será transportada, conforme definido pelas disposições de acesso exigidas no item 12 (abaixo), não pode exceder 3,54 m³ (125 ft³).

12. Toda a carga deve ser disposta de modo que haja acesso suficiente para permitir um combate eficaz a incêndios. Para garantir tal acesso, os seguintes requisitos devem ser atendidos:

(a) para configurações com transporte de carga somente no assento:

i. todos os corredores devem atender às dimensões mínimas de largura especificadas no RBAC 25.815 para aviões com capacidade para 10 passageiros ou menos.

ii. qualquer carga transportada na cabine de passageiros de um avião de corredor duplo deve ser alocada de modo que, em cada seção da cabine, haja um meio de atravessar de um corredor para o outro a uma distância aproximadamente igual à dos corredores transversais existentes (uma fileira de assentos vazia fornece acesso suficiente de um corredor para o outro).

(b) para configurações com transporte de carga no piso:

i. um corredor ou corredores longitudinais de, no mínimo, 51 cm (20"), que permitam a uma pessoa atravessá-lo em pé.

ii. acesso transversal anterior e posterior de cada área de carregamento de carga com 38,1 cm (15") de largura.

iii. qualquer carga transportada na cabine de passageiros de um avião de corredor duplo deve ser posicionada de modo que, em cada seção da cabine de passageiros, haja um meio de cruzar de um corredor para o outro a uma distância aproximadamente igual àquela dos corredores transversais existentes.

iv. as dimensões de acesso exigidas nos itens 12.b.i ao 12.b.iii acima não devem ser obstruídas pelos meios usados para retenção de carga.

13. As cargas e seus mecanismos de retenção:

(a) não devem obstruir as aberturas de descompressão ou fluxo de ar quando tais aberturas forem ativadas;

(b) não devem obstruir as duas saídas de emergência mais próximas de cada assento ocupado por pessoa especificada no item 3 durante o pouso e decolagem, uma de cada lado da fuselagem, bem como o acesso a elas e sua operação de abertura.

14. Equipamentos portáteis de oxigênio:

(a) que atendam ao RBAC 25.1443 (e) devem ser fornecidos para cada ocupante da cabine de passageiros no momento da operação, a menos que o ocupante esteja em um assento sobre o qual o sistema de oxigênio automático suplementar esteja ativo.

(b) que atendam aos RBAC 25.1439(b)(1)(2)(4) e (5) devem ser disponibilizados para cada ocupante da cabine de passageiros no momento da operação. Equipamentos requeridos pelo RBAC 121.337(b) são aceitáveis para o cumprimento com este item.

15. Deve-se garantir que cada pessoa cujas funções a bordo do avião incluam detecção e combate a incêndios na cabine de passageiros carregue o equipamento que atenda aos RBAC 25.1439(b)(1)(2) e (4) e 25.1443 (e), durante as inspeções exigidas pelo item 20.

16. Deve-se disponibilizar os seguintes extintores de incêndio na cabine de passageiros:

(a) dois extintores portáteis de água com capacidade 2A, ou uma quantidade equivalente de água em no máximo 6 recipientes;

(b) pelo menos dois extintores de incêndio com capacidade extintora 4A-80B:C ou equivalente. Quatro extintores 2A-10B:C são equivalentes a dois extintores de incêndio com um mínimo 4A-80B:C;

(c) a quantidade e o tipo de extintores de incêndio identificados na avaliação de risco de segurança do operador exigida pelo item 25, além do número exigido pelos itens 16a e 16b acima.

17. Os extintores de incêndio exigidos pelo item 16 devem ser localizados próximos aos assentos identificados no item 21.e, ou em locais que o operador determine como mais eficazes, e que não afeta seu acesso em caso de fogo na carga, com base na sua análise de risco.

18. As configurações do Sistema de Controle Ambiental (Environmental Control System - ECS) de qualquer avião usado para realizar uma operação autorizada sob esta Resolução, antes de tal operação, devem ser definidas para minimizar a probabilidade de fumaça entrar na cabine de comando e para maximizar a capacidade de um ocupante detectar um incêndio, incluindo:

(a) adaptar a configuração do ECS ao número de ocupantes da aeronave.

(b) no caso de configurações com saídas do tipo Gasper, estas devem ser colocadas na posição fechada ou desligada para todas as fases do voo.

19. O número mínimo de pessoas necessário para desempenhar as funções especificadas no item 15 é o seguinte: pelo menos duas pessoas cujas funções são detectar e combater um incêndio e transmitir informações à tripulação de voo; e quaisquer pessoas adicionais identificadas pelo operador por meio de uma avaliação de risco de segurança exigida pelo item 25 que considerou, no mínimo, o tamanho e a configuração do avião, a duração do voo e a disponibilidade de aeroportos alternativos.

20. As pessoas designadas para tarefas de combate a incêndio a bordo devem fazer uma inspeção visual da carga em uma base regular, não excedendo intervalos de 30 minutos, incluindo antes do táxi, decolagem e pouso.

21. O manual operacional exigido pelo RBAC 121.133 deve ser revisado para:

- (a) identificar o número mínimo de pessoas adicionais necessárias na cabine de passageiros conforme o item 19 durante uma operação conduzida em conformidade com esta Resolução;
- (b) incluir procedimentos que requeiram, às pessoas designadas para tarefas de combate a incêndio a bordo, a realização de inspeções visuais da carga em uma base regular, não excedendo intervalos de 30 minutos, incluindo antes do táxi, decolagem e pouso;
- (c) incluir procedimentos para as pessoas que devem transportar equipamento portátil de oxigênio, ou equivalente, ao fazer a inspeção exigida pelo item 20.
- (d) incluir procedimentos para que os tripulantes de voo notifiquem as pessoas na cabine de passageiros em caso de descompressão;
- (e) identificar quais assentos devem ser ocupados durante a decolagem e pouso e em situações de emergência, como turbulência ou descompressão, a menos que cada assento seja individualmente assinalado.
- (f) incluir um procedimento de emergência contra incêndio na cabine de passageiros baseado em combate a incêndio manual; e
- (g) atualizar quaisquer procedimentos adicionais existentes (incluindo procedimentos de emergência que resultem dos itens 19 e 20), consistentes com todas as condições e limitações desta Resolução.

22. Deve-se fornecer treinamento para cada pessoa que desempenhará as funções em uma operação autorizada por esta Resolução, antes de a pessoa desempenhar tal função.

(a) Para pilotos atualmente qualificados e mecânicos de voo que atuam como tripulantes de voo, o treinamento deve incluir o seguinte:

- i. Instrução sobre as atribuições e procedimentos de emergência novos ou revisados para cumprir esta Resolução, incluindo coordenação entre os membros da tripulação; e
- ii. Instrução sobre a configuração dos sistemas da aeronave para atendimento a esta Resolução.

(b) Para membros da tripulação atualmente qualificados que realizarão as funções especificadas no item 15, o treinamento deve incluir pelo menos o seguinte:

- i. instrução sobre as atribuições e procedimentos de emergência novos ou revisados para cumprir esta Resolução, incluindo coordenação entre os membros da tripulação;
- ii. instruções sobre a localização, função e operação de extintores de incêndio exigidos pelo item 16;
- iii. instrução sobre como atuar no combate a incêndio de carga na cabine, incluindo a identificação e avaliação de incêndios ocultos e a remoção de restrições de carga exigidas pelos itens 10 e 11; e
- iv. exercício prático de emergência usando o extintor de incêndio exigido pelo item 16, incluindo a remoção do extintor do local de armazenamento e sua movimentação para o ponto mais distante na cabine de passageiros onde um incêndio poderia ocorrer.

(c) Para outras pessoas que irão desempenhar as funções especificadas no item 15, o treinamento deve incluir pelo menos o seguinte:

- i. instrução sobre as atribuições de emergência e procedimentos para cumprir esta Resolução, incluindo coordenação entre os tripulantes;
- ii. instruções sobre a localização, função e operação de extintores de incêndio exigidos pelo item 16 e o equipamento portátil de oxigênio exigido pelo item 14;
- iii. instrução sobre como atuar no combate a incêndio de carga na cabine, incluindo a identificação e avaliação de incêndios ocultos e a remoção de restrições de carga exigidas pelos itens 10 e 11;
- iv. exercício prático de emergência conforme especificado no RBAC 121.417(c)(1)(i) e (ii);

- v. exercício prático de emergência usando o extintor de incêndio exigido pelo item 16, incluindo a remoção do extintor do local de armazenamento e sua movimentação para o ponto mais distante na cabine de passageiros onde um incêndio poderia ocorrer; e
- vi. exercício prático de emergência conforme especificado no RBAC 121.417 (c)(2)(i)(C).

23. Se os exercícios práticos de emergência exigidos pelo item 22 forem conduzidos usando equipamento de treinamento em vez do equipamento real da aeronave, informações suficientes sobre o equipamento de treinamento deverão ser fornecidas pelo operador juntamente com a solicitação protocolada, para aprovação.

24. Deve-se fornecer a qualquer ocupante da cabine de passageiros, exceto pessoas designadas para o serviço durante o voo, um “briefing” sobre o uso de todos os equipamentos de emergência, incluindo sistemas portáteis de oxigênio, e sobre a operação de saídas de emergência e procedimentos de evacuação.

25. Em adição às exigências estabelecidas nos parágrafos anteriores, qualquer operador que solicite o uso desta Resolução deve fornecer as seguintes informações à ANAC:

- (a) um esboço das operações pretendidas, listando os aviões que o operador propõe utilizar, uma descrição da frequência prevista das operações e uma descrição dos voos que o operador planeja realizar;
- (b) evidência de avaliação de risco à segurança operacional para determinar o tipo e a quantidade de extintores de incêndio adicionais necessários na cabine de passageiros. A avaliação de risco deve incluir declarações que indiquem se extintores de incêndio adicionais de um tipo específico precisam ser instalados na cabine de passageiros, além dos extintores de incêndio identificados nos itens 16a e 16b; e
- (c) evidência de avaliação de risco à segurança operacional para determinar se outras pessoas são necessárias durante uma operação sob esta Resolução.
 - i. A avaliação de risco deve incluir declarações indicando se mais de duas pessoas são necessárias para a operação, de acordo com o item 19. A avaliação de risco deve considerar que haja ocupantes suficientes para observar todas as áreas de carga, enquanto eles estão sentados e com seus cintos de segurança afivelados.
 - ii. Ocupantes adicionais aos requeridos pelo item 19 podem ser autorizados, desde que devidamente justificado, considerando necessidades operacionais específicas da missão.
 - iii. Os ocupantes adicionais devem ser colocados em assentos de tripulação de cabine existentes. Caso contrário, os ocupantes não devem compartilhar as fileiras de assentos com a carga. Deve haver uma separação clara das áreas ocupadas por pessoas e aquelas transportando carga durante o táxi, a decolagem e o pouso. Uma fileira de assentos vazia entre a carga e os assentos reservados para os ocupantes é considerada aceitável para o cumprimento com este item.

26. Além da aplicação desta Resolução dentro do Brasil, os operadores podem operar fora do Brasil sob as condições e limitações deste Anexo, a menos que seja proibido pelo outro país. Os tripulantes devem ter em seu poder, ou facilmente acessível no avião, uma cópia das aprovações concedidas pela ANAC durante o seu exercício.