



DECISÃO Nº 71, DE 14 DE ABRIL DE 2020

Aprova diretrizes para permitir em caráter excepcional o transporte de carga nos compartimentos de passageiros durante a pandemia de COVID-19 e dá outras providências.

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 00058.014351/2020-94, deliberado e aprovado na 7ª Reunião Deliberativa, realizada em 14 de abril de 2020,

DECIDE:

Art. 1º Aprovar, nos termos do Anexo desta Decisão, diretrizes para transporte exclusivo de cargas na cabine de passageiros sem o cumprimento integral dos requisitos de aeronavegabilidade previstos para compartimentos de cargas previstos no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 25.

Parágrafo único. Os detentores de certificado de operador aéreo que desejem operar em acordo com esta Decisão devem cumprir integralmente as diretrizes aprovadas conforme o caput deste artigo.

Art. 2º Ficam autorizados temporária e excepcionalmente, enquanto perdurar a situação de emergência decorrente da pandemia de COVID-19, os detentores de certificado de operador aéreo realizando operações sob o RBAC nº 121, que classifiquem e implementem como "pequenas alterações" aquelas alterações com a finalidade de usar assentos de cabine para transporte de carga, de acordo com o disposto nas diretrizes aprovadas conforme o art. 1º desta Decisão.

§ 1º As classificações e aprovações feitas de acordo com este artigo terão validade até o fim da situação de emergência decorrente da pandemia de COVID-19.

§ 2º Para os demais casos previstos nas diretrizes aprovadas conforme o art. 1º desta Decisão, o detentor de certificado de operador aéreo poderá requerer uma aprovação temporária de modificação de projeto sob o RBAC nº 21.

Art. 3º Fica autorizada a Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR a emitir aprovação provisória nas situações do art. 2º, § 2º, desta Decisão, quando entender que as mitigações propostas pelo requerente atendem nível de segurança coerente com o interesse público, no contexto da situação de emergência decorrente da pandemia do COVID-19.

Parágrafo único. A aprovação de que trata este artigo deverá ser processada com prioridade.

Art. 4º Esta Decisão entra em vigor na data de sua publicação.



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente, Substituto**, em 14/04/2020, às 17:42, 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 **4248878** e o código CRC **3E0CDB54**.

ANEXO À DECISÃO Nº 71, DE 14 DE ABRIL DE 2020.

DIRETRIZES PARA TRANSPORTE EXCLUSIVO DE CARGAS NA CABINE DE PASSAGEIROS DURANTE A SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA DECORRENTE DA PANDEMIA DE COVID-19

A fim de permitir a disponibilidade rápida de uma solução de transporte no quadro e condição atuais do COVID-19, a ANAC autoriza, em caráter excepcional e temporário, o transporte exclusivo de cargas na cabine de passageiros, sem o cumprimento integral dos requisitos de Aeronavegabilidade para compartimentos de cargas previstos no RBAC 25.

1. Objetivo

O objetivo deste documento é prover diretrizes para permitir em caráter excepcional o transporte de carga nos compartimentos de passageiros durante o atual surto de COVID-19.

Os serviços de carga aérea são vitais para a economia e para o combate ao COVID-19, e as cadeias de suprimentos brasileira e globais dependem da operação sem impedimentos. Portanto, a empresa aérea deve poder entregar continuamente produtos críticos, como alimentos, suprimentos médicos e equipamentos de proteção individual (EPI), além de outros produtos vitais para o funcionamento de cadeias de suprimentos sensíveis. Considerando a pandemia, mais e mais operadores são obrigados a transportar exclusivamente cargas usando aeronaves configuradas para o transporte de passageiros.

O RBAC 121.285 permite que carga seja transportada dentro da cabine de passageiros. No entanto, a cabine de passageiros não foi projetada para a configuração exclusiva como compartimento de carga, havendo desafios que devem ser considerados durante o transporte neste modo de operação.

A ANAC está considerando quatro categorias para a utilização de uma aeronave de passageiros para transportar apenas carga (sem passageiros):

1. Carga somente no convés inferior - não há questões de regulamentação com esta prática.

2. Cargas nos locais de armazenamento aprovados para tal existentes na cabine de passageiros - não há conflitos com os regulamentos de projeto de tipo, embora não haja orientação específica para operação sem passageiros.

3. Transporte de carga nos assentos dos passageiros – há questões relacionadas ao cumprimento com requisitos de projeto de tipo, pois a cabine de passageiros não é qualificada como compartimento de carga.

4. Remover os assentos e usar o piso da cabine e os trilhos dos assentos para amarrar a carga - cria ainda mais questões relacionadas ao cumprimento do item 3, com a necessidade de produção de mais dados de demonstração de cumprimento com requisitos de instalação e fixação de cargas na estrutura da célula do avião com a cabine modificada.

Estas Diretrizes se aplicam:

- às categorias 1 e 2, onde não é necessário alívio regulatório, e;
- às categoria 3 e 4, incluindo qual será o procedimento em caráter excepcional para tal operação.

2. Aspectos operacionais do transporte de carga no compartimento de passageiros

Nota inicial: Os aspectos operacionais aqui abordados visam compensar ao máximo, num regime de exceção, o fato de que a cabine de passageiros não é projetada para transporte exclusivo de carga. Estes aspectos visam, portanto, adequar o nível de segurança ao uso pretendido na atual situação de emergência global, considerando o interesse público.

A carga deve ser transportada apenas por Operadores que possuam aprovações válidas de transporte de carga.

2.1. Composição da tripulação

2.1.1. As operações sem passageiros exigirão que um ou mais membros da tripulação ou pessoa especificada no RBAC 121.583(a)(4) inspecionem e acessem todas as áreas da cabine durante todas as fases do voo. Qualquer incêndio que possa ocorrer deve ser detectado e extinto imediatamente, utilizando o equipamento de emergência existente.

2.2. Mitigações para o transporte de carga no compartimento de passageiros, inclusive nos assentos de passageiros

2.2.1. Preparação da cabine

2.2.1.1. Desabilitar ou desativar os sistemas de conveniência e entretenimento dos passageiros (IFE, potência no assento, sistemas de cozinha e outros sistemas de geração de calor).

2.2.1.2. Remover as garrafas de oxigênio e PBEs dos compartimentos de armazenagem diretamente acima de qualquer carga na cabine.

2.2.1.3. Remover os dispositivos portáteis que contêm baterias de lítio, incluindo os transmissores localizadores de emergência, diretamente acima de qualquer carga nas áreas da cabine em que a carga é transportada.

2.2.1.4. Todos os detectores de fumaça e incêndio devem ser mantidos de acordo com as instruções do Manual de Manutenção.

2.2.1.5. O sistema de ar condicionado deve ser definido levando em consideração a natureza da carga transportada na cabine e o número e distribuição dos ocupantes da cabine.

2.2.2. Carregamento e Manuseio da Carga

2.2.2.1. O peso e a posição exatos da carga na cabine e no porão devem refletir-se na documentação de peso e balanceamento (ficha de carga).

2.2.2.2. O Piloto em Comando deve ser informado do conteúdo da carga na cabine de passageiros.

2.2.2.3. O operador deve carregar a aeronave considerando os diferentes níveis de proteção contra incêndio disponíveis nas áreas de carregamento.

2.2.2.4. Para as divisórias com placares indicando capacidade máxima, os itens de carga armazenados nessas divisórias não devem exceder a capacidade máxima indicada no placar.

2.2.2.5. As limitações de capacidade máxima exigidas nos placares de segurança (sobre ou adjacentes aos locais de armazenamento aprovados para carga) não devem ser excedidas. Todas as instruções de armazenagem especificadas nos placares se aplicam.

2.2.2.6. A carga colocada em áreas de armazenamento fechadas não deve ser de tamanho que impeça o fechamento seguro das portas.

2.2.2.7. Os itens de carga devem ser armazenados apenas em um local capaz de contê-lo.

2.2.2.8. O local de armazenagem de carga deve ser tal que, em caso de evacuação de emergência, não obstrua o acesso e a saída do corredor.

2.2.2.9. A carga não deve ser colocada onde possa impedir o acesso aos equipamentos de emergência.

2.2.2.10. Os corredores devem permanecer livres de carga para permitir o acesso aos assentos e mercadorias em caso de fumaça ou incêndio.

2.2.2.11. A carga deve ser verificada para garantir o seu armazenamento adequado nos seguintes momentos, no mínimo:

- Antes da decolagem;
- Antes do pouso; e
- Sob ordens do Piloto em Comando;

2.2.2.12. Qualquer fumaça ou incêndio dentro da cabine deve ser facilmente detectada e extinta usando o equipamento de emergência existente. Tripulação ou pessoa especificada no RBAC 121.583(a)(4) cuidadosamente informada deve estar a bordo para inspecionar e acessar todas as áreas da cabine durante todas as fases do voo. Deve haver um número adequado de tripulantes e pessoas especificadas no RBAC 121.583(a)(4) treinados que atuam no combate ao fogo, e que não fazem parte da tripulação de voo, com quantidade suficiente de equipamentos de combate a incêndios. Estes equipamentos podem ser armazenados na cabine usando provisões de armazenamento existentes, como caixas suspensas, desde que o local seja identificável para a tripulação.

2.2.2.13. Os ocupantes 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 pelos ocupantes e aquelas equipadas com carga durante o táxi, a decolagem e o pouso. Deve ser estabelecida pelo menos uma fileira de assentos vazia entre a carga e os assentos reservados para os ocupantes.

2.2.2.14. O armazenamento sob o assento é permitido apenas se o assento estiver equipado com um sistema de barras de retenção e os itens de carga puderem ser colocados embaixo do assento. O peso da carga sob cada assento não deve exceder 9 kg (20 lb).

2.2.2.15. O armazenamento sob o assento não é permitido na primeira fileira e na fileira de saída de emergência.

2.2.2.16. Não é necessário ter uma barreira de 9g e uma barreira de fumaça para proteger a cabine de comando e os ocupantes da cabine.

2.2.2.17. A carga deve ser disposta de modo que haja acesso ao longo dos corredores principais, conforme fornecido na configuração do passageiro. O(s) corredor(s) deve(m) atender às dimensões mínimas de largura especificadas em RBAC 25.815 para aviões com capacidade para 10 passageiros ou menos.

2.2.2.18. A marcação do caminho do piso pode ser coberta pela carga em áreas que não serão usadas como caminhos de evacuação pelos ocupantes da cabine.

2.2.2.19. A carga deve ser alocada de forma que, em cada seção da cabine, haja um meio de atravessar de um corredor para o outro na medida do possível, a uma distância igual à dos corredores existentes (uma fileira de banco vazia é considerada para fornecer acesso suficiente de um corredor para o outro).

2.2.2.20. Os recursos que permitem a descompressão devem ser mantidos, ou seja, paletes ou carga não devem obstruir os respiradouros ou painéis de fluxos de descompressão.

2.2.2.21. A embalagem da carga deve ser capaz de equalizar a pressão para que possa suportar o diferencial de pressão durante o voo, conforme aplicável.

2.2.2.22. O peso da carga não deve exceder os limites estruturais de carga do piso ou dos assentos, conforme publicado na documentação da aeronave (por exemplo, capítulo de limitação do manual de peso e balanceamento). A carga deve ser restringida de modo que cada instalação de carga atenda aos RBAC 25.561 e RBAC 25.789.

2.2.2.23. Para cargas transportadas diretamente no piso, entre assentos e que não estejam sob o assento, além do disposto em 2.2.2.22, a altura da carga deve ser limitada à altura de uma fileira típica de encosto de assento da classe econômica, que não exceda 50 polegadas. Os métodos possíveis de retenção da carga podem incluir:

2.2.2.23.1. Trilhos do assento sob orientação do fabricante:

- Prenda uma rede sobre o assento e as caixas. Prenda a rede ao trilho do assento. Assegure-se de que a rede esteja moderadamente esticada, de modo a manter uma largura de corredor para o pessoal que fará a inspeção quanto a fumaça e fogo.

2.2.2.23.2. Outro método aceito pela ANAC.

2.2.2.24. A carga nos assentos deve ser adequadamente contida e as amarras devem ser presas ao cinto de segurança existente ou ao próprio assento. A restrição deve abordar, em especial, casos de carga para cima, para frente e para o lado. O encosto do banco normalmente não é projetado para suportar cargas de pouso de emergência geradas pela carga.

2.2.2.25. A carga deve ser distribuída uniformemente na fileira do assento.

2.2.2.26. A carga transportada no assento não deve se estender acima da altura do seu encosto.

2.2.2.27. A carga transportada no assento não deve exceder 77 kg (170 lb) por assento com o centro de gravidade vertical (CG) da carga igual ou inferior ao CG do passageiro do assento, fornecido pelo fabricante do assento.

2.2.2.28. A carga transportada no assento não deve exceder 22,5 kg (50 lb) por assento com o centro de gravidade vertical (CG) da carga igual ou inferior à metade da altura do seu encosto. Neste caso, os métodos possíveis de retenção podem incluir:

2.2.2.28.1. Trilhos do assento sob orientação do fabricante:

- Prenda uma rede sobre o assento e as caixas. Prenda a rede ao trilho do assento. Assegure-se de que a rede esteja moderadamente esticada, de modo a manter uma largura de corredor para o pessoal que fará a inspeção quanto a fumaça e fogo.

2.2.2.28.2. Cintos de segurança ou manilhas (*shackles*) do cinto de segurança.

- Adicione cintas presas ou contornando a frente e a parte superior das caixas. Essa cinta deve ser presa ao cinto de segurança afivelado e apertado. O cinto de segurança não deve contornar a caixa, pois não a retém adequadamente nas direções para frente e para cima.

2.2.2.28.3. Vigas do assento (localizadas imediatamente abaixo da almofada do assento).

- Amarre o lado frontal e superior das caixas nas vigas dianteira e traseira do assento, passando as tiras sob o assento.

2.2.2.28.4. Pernas do assento

- Amarre o lado frontal e superior das caixas nas pernas dianteiras e traseiras do assento, amarrando as tiras ao redor das pernas.

2.2.2.28.5. Outro método aceito pela ANAC.

2.2.3. Equipamento de segurança:

2.2.3.1. Cada ocupante da cabine cujas funções a bordo incluam combate e detecção a incêndios deve ter:

2.2.3.1.1. Equipamento de proteção respiratória e suprimento de oxigênio suficientes para atender o item 2.2.2.12. O equipamento deve ser transportado pelos ocupantes da cabine durante as inspeções.

2.2.3.1.2. Roupas de proteção apropriadas (por exemplo, luvas de incêndio etc.) armazenadas ao lado da estação do tripulante.

2.2.3.2. O operador deve realizar uma avaliação de risco e adicionar extintores em maior número ou extintores com maior desempenho no combate a incêndios em função de sua avaliação.

2.2.3.3. Equipamentos portáteis de oxigênio devem ser fornecidos para o número máximo de ocupantes da cabine. O equipamento deve atender os RBAC 25.1439 (b) e 25.1443 (e).

2.2.4. Procedimentos:

2.2.4.1. Número de ocupantes da cabine:

- O número de ocupantes treinados deve estar alinhado com os procedimentos de combate a incêndios do operador, mas não deve ser menos que dois ocupantes.

- Deve haver ocupantes suficientes para observar a carga, enquanto eles estão sentados e usando cintos de segurança para taxi, pouso e decolagem em seus respectivos assentos.

- Apenas são permitidos ocupantes que são membros da tripulação ou pessoas especificadas no RBAC 121.583(a)(4) para observar a carga, combate a incêndios ou outras funções similares consideradas

necessárias pelo operador.

- O número total de ocupantes da cabine não deve exceder 10

2.2.4.2. Os ocupantes da cabine devem ser treinados em:

- Procedimento de combate a incêndio

- Uso do equipamento de emergência, incluindo sistemas portáteis de oxigênio

- Operação de saídas de emergência e procedimentos de evacuação

2.2.4.3. Os ocupantes da cabine designados para tarefas de combate a incêndio a bordo devem fazer uma inspeção visual da carga regularmente, incluindo antes de cada Taxi, Decolagem e Pouso.

2.2.4.4. Ao realizar a inspeção exigida acima, em 2.2.4.3, os ocupantes da cabine devem transportar equipamentos portáteis de oxigênio (consulte a seção 2.2.3 equipamentos de segurança).

2.2.4.5. Assentos que devem ser ocupados durante Taxi, Pouso e Decolagem (TT&L) e cenários de emergência como turbulência ou descompressão devem garantir a visibilidade da carga.

2.2.4.6. Deve haver um procedimento de emergência contra incêndio na cabine para incorporar combate a incêndio manual como procedimento primário.

3. Transporte de Mercadorias Perigosas

3.1. As mercadorias perigosas (Dangerous Good) só devem ser transportadas por operadores que possuem aprovação para tal.

3.2. Mercadorias perigosas não devem ser transportadas na cabine de passageiros.

3.3. O operador deve ter um processo para impedir que qualquer quantidade de bateria de lítio contida em, ou embaladas com, equipamentos seja armazenada na cabine.

4. Aspectos de aeronavegabilidade para transporte de carga na cabine de passageiros de grandes aviões

A fim de permitir a disponibilidade rápida de uma solução de transporte no quadro e situação atuais do COVID-19, a ANAC autoriza a aprovação de transporte de cargas em cabine de passageiros, considerando as contrapartidas operacionais da seção 2 deste documento.

As aprovações de projeto desses dispositivos serão consideradas temporárias, enquanto permanecer a condição de emergência ou vigorar esta autorização e suas diretrizes. Para uso permanente, é necessária uma aprovação de modificação de projeto.

4.1. Alteração de aeronave para transporte de suprimentos médicos

A ANAC autoriza temporária e excepcionalmente, diante da condição de emergência criada pela pandemia de Covid-19, que os operadores RBAC 121 classifiquem e implementem como “pequenas alterações” aquelas com a finalidade de usar assentos de cabine para transporte de suprimentos médicos (por exemplo, máscaras, luvas, roupas etc.) e outras cargas necessárias ao enfrentamento do COVID-19, não classificados como artigos perigosos. Esta autorização se aplica ao transporte de cargas sobre os assentos, conforme 2.2.2.28, sobre o piso entre os assentos, conforme 2.2.2.23, e sob os assentos, conforme 2.2.2.14. Esta autorização não se aplica ao transporte de cargas sobre o assento conforme 2.2.2.27.

Como esse tipo de instalação é uma alteração no escopo de operação do avião e, na ausência de requisitos operacionais dedicados para esse tipo de operação, a instalação e os procedimentos para operação devem ser abordados, levando em consideração a configuração específica de cada avião, modelo de avião afetado e orientações do fabricante da aeronave.

As orientações podem ser encontradas na seção 2 deste documento de diretrizes, sobre os aspectos operacionais, e devem ser levadas em consideração.

4.2. Aprovação temporária e aprovação provisória de outras modificações de projeto

Para o transporte de carga que não seja diretamente relacionada ao enfrentamento do COVID-19, bem como no caso da carga sobre o assento exceder 22,5 kg (50 lb) por assento, ou no caso de remoção de assentos ser necessária para permitir a fixação da carga na estrutura da aeronave para operação de carga, é possível requerer à SAR uma aprovação temporária de modificação de projeto, válida enquanto perdurar a situação de emergência decorrente da pandemia de COVID-19. Esse requerimento será processado pela SAR com prioridade.

Poderá ser emitida aprovação provisória de modificação, antes da finalização do processamento da normal pela SAR, para o atendimento à emergência decorrente da pandemia do COVID-19, se considerar que a condição de emergência assim o requer.