

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



CORREIO AÉREO NACIONAL

ICA 4-2

**TRANSPORTE DE CARGAS NO SISTEMA DO CORREIO
AÉREO NACIONAL**

2010

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
COMANDO-GERAL DE APOIO**



CORREIO AÉREO NACIONAL

ICA 4-2

**TRANSPORTE DE CARGAS NO SISTEMA DO CORREIO
AÉREO NACIONAL**

2010



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
COMANDO-GERAL DE APOIO

PORTARIA COMGAP Nº 13/3EM, DE 2 DE MARÇO DE 2010.

Aprova a edição da Instrução que disciplina o transporte de cargas no Sistema do Correio Aéreo Nacional.

O COMANDANTE-GERAL DE APOIO, no uso de suas atribuições previstas no art. 9º do Regulamento do Comando-Geral de Apoio, aprovado pela Portaria nº 319/GC3, de 16 de março de 2005, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da ICA 4-2 “Transporte de cargas no Sistema do Correio Aéreo Nacional”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Ten Brig Ar ANTONIO GOMES LEITE FILHO
Comandante-Geral de Apoio

(Publicada no BCA nº 043, de 5 de março de 2010)

SUMÁRIO

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1	<u>FINALIDADE</u>	9
1.2	<u>CONCEITUAÇÃO</u>	9
1.3	<u>ÂMBITO</u>	9
2	DEFINIÇÕES.....	10
3	DA CARGA	12
3.1	<u>ACONDICIONAMENTO DA CARGA.</u>	12
3.2	<u>EMBALAGENS</u>	12
3.3	<u>RECEBIMENTO E CONFERÊNCIA DA CARGA NO ARMAZÉM</u>	13
3.4	<u>PRIORIDADES DAS CARGAS A SEREM EMBARCADAS</u>	14
4	CARREGAMENTO E DESCARREGAMENTO	16
4.1	<u>GENERALIDADES</u>	16
4.2	<u>ENTREGA DA CARGA DO PCAN AO DESTINATÁRIO</u>	16
4.3	<u>PROCEDIMENTOS PARA CARGA EXTRAVIADA E NÃO RELACIONADA ...</u>	17
4.4	<u>PROCEDIMENTOS PARA CARGA NÃO IDENTIFICADA</u>	17
4.5	<u>PROCEDIMENTOS PARA RECEBIMENTO DE CARGA ESPECIAL NO PCAN</u>	18
5	ATRIBUIÇÕES.....	23
5.1	<u>DAS ORGANIZAÇÕES REMETENTES E/OU RECEBEDORAS</u>	23
5.2	<u>DO CECAN</u>	23
5.3	<u>DA V FAE</u>	24
5.4	<u>DOS POSTOS CAN</u>	25
5.5	<u>DO DARJ</u>	26
5.6	<u>DAS ORGANIZAÇÕES REQUISITANTES FORA DO SILOMS-MT</u>	27
5.7	<u>DAS ORGANIZAÇÕES MILITARES DETENTORAS DE VEÍCULOS DE CARGA</u>	28
5.8	<u>DOS ESQUADRÕES</u>	28
5.9	<u>DA TRIPULAÇÃO</u>	28
6	DISPOSIÇÕES FINAIS.....	30
	REFERÊNCIAS	31

PREFÁCIO

A edição desta ICA resulta da revisão da NSCA 4-2 “Transporte de Cargas nas Missões Nacionais e Internacionais do Correio Aéreo Nacional”.

O Transporte de Cargas pelo Sistema do Correio Aéreo Nacional (SISCAN) visa uniformizar o funcionamento dos Órgãos subordinados ao Sistema, bem como padronizar a utilização do Sistema Integrado de Logística de Material e de Serviços (SILOMS), em virtude da abrangência do assunto e do acompanhamento dos procedimentos operacionais e administrativos adotados.

Esta norma aplica-se aos modais de transporte que estejam sendo coordenados pelo Centro do Correio Aéreo Nacional (CECAN).

1. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Estabelecer os preceitos básicos orientadores das atividades necessárias ao eficiente funcionamento do Sistema do Correio Aéreo Nacional (SISCAN), fixando os procedimentos peculiares ao transporte de cargas nas missões nacionais e internacionais nos diversos modais de transporte.

1.2 CONCEITUAÇÃO

Os termos e expressões empregados nesta publicação têm seus significados consagrados no vernáculo, no MCA 10-4 “Glossário da Aeronáutica”, no MCA 10-3 “Manual de Abreviaturas, Siglas e Símbolos da Aeronáutica” ou conforme explicitado a seguir.

1.2.1 SISTEMA DO CORREIO AÉREO NACIONAL – SISCAN

Conjunto de meios materiais e humanos, organizados sob a forma “sistêmica” (órgãos e elementos organizadamente estruturados), com a finalidade de proporcionar um eficiente funcionamento de todas as atividades do Serviço do Correio Aéreo Nacional. A vinculação desses órgãos ou elementos, entre si, ocorre por interesse de coordenação e orientação, técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

1.2.2 SERVIÇO DO CORREIO AÉREO NACIONAL

Conjunto de atividades desenvolvidas no Comando da Aeronáutica (COMAER) que utiliza os meios humanos, materiais e aéreos disponíveis para dar cumprimento à missão constitucional do Correio Aéreo Nacional (CAN).

1.2.3 ÓRGÃO CENTRAL DO SISCAN

CELOG - Órgão Central do SISCAN, diretamente subordinado ao COMGAP, responsável pela elaboração das normas, dos planos, da fiscalização e do fiel cumprimento das disposições legais que regem o Sistema.

1.2.4 ÓRGÃO CENTRAL DO CAN

CECAN - Órgão Central do CAN, diretamente subordinado ao CELOG, responsável pela coordenação de todos os modais de transporte do SISCAN.

1.2.5 ÓRGÃOS OU ELEMENTOS EXECUTIVOS DO SISTEMA

Elos responsáveis pelo cumprimento das normas que permitem a realização do transporte realizado no SISCAN.

1.3 ÂMBITO

Esta norma, de observância obrigatória, aplica-se ao Centro Logístico da Aeronáutica (CELOG), aos Comandos Aéreos Regionais, às Organizações Militares envolvidas e, compulsoriamente, a todos os Elos Sistêmicos e Elementos Executivos do SISCAN.

2 DEFINIÇÕES

Para efeito desta ICA, os termos e expressões abaixo têm os seguintes significados:

- a) AIFP: aeronave indisponível por falta de peça;
- b) carga: qualquer tipo de material susceptível de ser transportado de um local para outro;
- c) carga aérea: carga que pode ser transportada em aeronave e processada segundo os padrões estabelecidos nesta publicação;
- d) carga alijável: carga que, pelo seu tipo e volume, possa ser alijada da aeronave em voo;
- e) carga avariada: carga recebida pelos PCAN com sinais de avarias;
- f) carga especial: carga que, pela sua característica, requeira cuidado especial no seu manuseio, transporte e/ou estocagem;
- g) carga extraviada: carga recebida e não relacionada no manifesto, ou carga manifestada e não recebida pelo PCAN;
- h) carga não-identificada: carga sem manifesto ou qualquer tipo de identificação;
- i) carga oficial: carga destinada ou procedente dos Órgãos Oficiais do Governo;
- j) carga particular: carga que não tenha vínculo com Órgãos Oficiais do Governo;
- k) carga perigosa: carga que, pela sua característica, além de ter tratamento de carga especial, ofereça perigo pessoal e/ou material;
- l) carga terrestre: carga que pode ser transportada por veículo terrestre e processada segundo os padrões estabelecidos nesta ICA;
- m) conferente: pessoa encarregada de receber e conferir a carga e a documentação destinada ao Terminal de Carga;
- n) CELOG: Centro Logístico da Aeronáutica;
- o) COTA: parte da disponibilidade de uma aeronave, cumprindo missões do CAN, cedida pela autoridade competente a uma entidade militar e/ou civil;
- p) COTISTA: organização militar e/ou civil beneficiada em cota;
- q) CNEN: Conselho Nacional de Energia Nuclear;
- r) Dangerous Goods Regulation (DGR): regulamento de cargas perigosas;
- s) DARJ: Depósito de Aeronáutica do Rio de Janeiro;
- t) declaração de importação (DI): declaração de importação ou DI é um documento eletrônico exigido na importação de bens, cujo processamento ocorre através do Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX;
- u) DIRMAB: Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico;
- v) disponibilidade: capacidade utilizável de um navio, aeronave ou veículo terrestre para o transporte de carga e/ou passageiro;

- w) Elemento CAN (ECAN): responsável credenciado pelo COMAR da área para atender e apoiar as missões de transporte militar em localidades que não disponham de PCAN, permanecendo vinculado operacionalmente ao CECAN e, administrativamente, ao COMAR ou à autoridade militar ou civil que o tenha indicado;
- x) Encarregado do Armazém: pessoa responsável pelo controle de todo o material recebido e estocado nos armazéns de carga do PCAN;
- y) International Air Transport Association (IATA): Associação Internacional de Transporte Aéreo;
- z) IPLR: Item Paralisando na Linha de Revisão;
- aa) material nocivo: material que pode, direta ou indiretamente, causar danos à aeronave, equipamentos e/ou operadores, a curto ou longo prazo;
- bb) mecânico/mestre-de-carga: militar responsável pela carga e/ou bagagem embarcada em aeronave da Força Aérea Brasileira;
- cc) carga perigosa: são todos os materiais ou substâncias que são capazes de por em risco a saúde, a segurança, a propriedade e o meio ambiente;
- dd) PAMB-RJ: Parque de Material Bélico da Aeronáutica do Rio de Janeiro;
- ee) Posto do Correio Aéreo Nacional (PCAN): órgão executivo do Sistema do Correio Aéreo Nacional, normalmente constituído de um terminal de carga e um terminal de passageiros, capaz de executar atividades relativas ao recebimento, armazenagem, triagem, expedição, embarque e desembarque de material e pessoal das aeronaves e veículos de carga que executam missões do CAN;
- ff) separação de carga: ato de separar a carga por destino, de acordo com a disponibilidade da aeronave, prioridade e compatibilidade entre a carga e a aeronave; e
- gg) GMM: guia de movimentação de material.

3 DA CARGA

3.1 ACONDICIONAMENTO DA CARGA

3.1.1 Para ser transportada, a carga deverá estar bem acondicionada, em material resistente, de modo a não sofrer danos durante as operações de carregamento, descarregamento e manuseio nos armazéns.

3.1.2 O volume deverá ser feito de forma a:

- a) proteger a carga e restringir a possibilidade de qualquer tipo de extravio do seu conteúdo;
- b) não acarretar ferimentos a pessoas ou danos à aeronave; e
- c) não causar danos e nem comprometer a segurança da aeronave, navio ou veículo terrestre e respectivas tripulações.

3.1.3 O volume contendo material, que requeira cuidado especial, deverá ter indicações desta condição com letra de forma ou gravura. Ex: FRÁGIL, ESTE LADO PARA CIMA, ETC.

3.1.3.1 O volume contendo materiais perigosos deverá ser etiquetado conforme a respectiva classe de risco, etiquetas de manipulação, número ONU de identificação, de acordo com a DGR da IATA vigente e acompanhado da notificação de carga restrita.

3.1.3.2 Todo volume entregue para embarque deverá ser acompanhado de GMM, anexada à parte externa do volume, devidamente protegida por embalagem plástica transparente, em local que permita sua visualização e conferência.

3.1.4 Cada volume deverá ter especificado em etiqueta própria, expedida pelo SILOMS-MT, contendo, obrigatoriamente:

- a) tipo de material;
- b) peso bruto;
- c) cubagem;
- d) unidade do destinatário e do remetente; e
- e) nome, endereço e telefone do destinatário e do remetente.

3.1.5 Os volumes com pesos superiores a cinquenta quilos deverão conter travessas resistentes acompanhando o perímetro das extremidades inferiores, de forma a deixar um espaço mínimo de quinze centímetros de altura em relação ao solo, e permitir o encaixe, dos garfos das empilhadeiras.

3.1.6 Volumes com dimensões maiores do que um “pallet” de 108”x 88” deverão ser lançados, no SILOMS-MT, como volume restrito.

3.2 EMBALAGENS

3.2.1 DA ESPECIFICAÇÃO

As embalagens deverão estar preparadas de forma a minimizar a trepidação, proteger os itens frágeis, evitar rupturas, distribuir as pressões, evitar o desgaste por atrito e absorver os choques provenientes de quedas e impactos.

3.2.2 DO TIPO DE EMBALAGEM

3.2.2.1 Caixa

Embalagem de madeira, fibra, papelão, metal, plástico ou material composto, cujas partes componentes, deverão ser unidas com pregos, fitas de metal, arame, corda ou fita adesiva, de acordo com o tipo do material.

3.2.2.2 Saco

Embalagem de lona, juta ou linhas cujas partes componentes deverão ser unidas com costura, colado ou amarrado.

3.2.2.3 Tambor

Embalagem de metal, madeira, fibra ou plástico, cujas partes componentes deverão ser lacradas de forma a não permitir o vazamento do conteúdo.

3.2.2.4 Vasilhame

Embalagem de metal, vidro, plástico, fibra, ou papelão, cujas partes componentes deverão ser unidas de forma a não permitir o vazamento do conteúdo.

3.2.2.5 Engradado

Embalagem constituída de forma a proteger o objeto em seu interior, estando com ele rigidamente integrado.

3.2.2.6 Botijão

Embalagem em forma de botijão, contendo proteção externa (de barro, vidro ou plástico comum). Se for de plástico, deverá ser inquebrável e resistente à perfuração, dispensa a proteção externa.

3.2.2.7 Casulo ou Contêiner

Embalagem, em forma de receptáculo fechado, que por suas características, dispensa maior cuidado.

3.3 RECEBIMENTO E CONFERÊNCIA DA CARGA NO ARMAZÉM DO PCAN

3.3.1 O recebimento e a conferência só serão realizados se a carga a ser embarcada estiver com a identificação e embalagem adequadas. As OM que operam o SILOMS-MT deverão entregar suas cargas manifestadas nos PCAN.

3.3.2 A carga a ser embarcada deverá ser despachada com antecedência mínima de:

- a) dois dias úteis, para carga nacional; e
- b) três dias úteis, para carga internacional.

3.3.3 A carga oficial com destino a localidades situadas no território nacional será recebida mediante autorização do Chefe do PCAN.

3.3.4 A carga particular com destino a localidades situadas no território nacional será recebida mediante autorização do Comandante, Chefe ou Diretor da OM responsável pelo PCAN.

3.3.5 Toda carga internacional somente será recebida pelo PCAN com a documentação expedida pelas Unidades que realizam o despacho aduaneiro de importação e exportação, desde que autorizado pelo DARJ.

3.3.6 A carga particular destinada à localidade situada dentro do território nacional será vistoriada pelo conferente no ato da sua entrada no Terminal de Carga, na presença do remetente ou do seu representante legal.

3.3.7 Após a realização das vistorias, no PCAN, caberá ao responsável pela carga a incumbência de lacrá-la e, quando em trânsito, a mesma deverá ser lacrada pelo Chefe do respectivo PCAN.

3.3.8 Com exceção das correspondências escritas, o PCAN poderá, a qualquer tempo, desde que com a devida autorização do Chefe do PCAN, efetuar vistorias na carga recebida, desde que o faça na presença de três testemunhas. Tal procedimento deverá ser realizado por pessoal qualificado, visando à preservação da integridade do emissor e de todos os componentes do sistema.

3.3.9 O previsto no item 3.3.6 não exime os responsáveis pela autorização de embarque de carga particular de efetuarem a necessária vistoria e conferência do conteúdo dos diversos volumes, quando da expedição da autorização de recebimento.

3.3.10 Com exceção das situações definidas pelo Comandante da OM a qual pertence à respectiva carga, não serão recebidas cargas em dias não úteis ou fora do expediente do PCAN, salvo quando coordenado pelo Chefe, Diretor ou Comandante da Organização Militar à qual estiver subordinado o PCAN.

3.4 PRIORIDADES DAS CARGAS A SEREM EMBARCADAS

3.4.1 Baseado nas declarações dos documentos de remessa de carga, o Chefe do PCAN ou pessoa por ele designado deverá observar as seguintes prioridades abaixo relacionadas, das cargas a serem embarcadas, só podendo se afastar destes critérios, mediante autorização do Comandante da OM à qual estiver subordinado, com exceção das situações definidas pelo Comandante da OM a qual pertencer à respectiva carga:

- a) prioridade 1 – material destinado à segurança nacional, calamidade pública e salvamento de vida humana;
- b) prioridade 2 – material destinado a socorro de aeronaves da FAB, na condição de AIFP/IPLR, observando-se a precedência de data de envio das solicitações no SILOMS-MT;
- c) prioridade 3 – material crítico destinado ao Controle do Espaço Aéreo;
- d) prioridade 4 – material de aviação e/ou suas Ordens Técnicas;
- e) prioridade 5 – material bélico do COMAER e material em garantia e/ou suas Ordens Técnicas;
- f) prioridade 6 – material do COMAER em geral, nesta ordem: combustível e víveres, suprimento de viatura, malotes de correspondência e outros;

- g) prioridade 7 – equipamentos hospitalares em geral e/ou medicamentos pertencentes às Forças Armadas e/ou ao Serviço Público;
- h) prioridade 8 – mala diplomática;
- i) prioridade 9 – bagagem de militar transferido; e
- j) prioridade 10 – cargas não previstas nos subitens anteriores.

4 CARREGAMENTO E DESCARREGAMENTO

4.1 GENERALIDADES

4.1.1 O funcionário do PCAN, responsável pelo embarque e desembarque de carga deverá providenciar para que todos os equipamentos necessários estejam à disposição do serviço, quando da chegada do material.

4.1.2 Na fase de carregamento e/ou descarregamento, deverá haver uma coordenação entre equipe do PCAN e os responsáveis pela carga, para que estes definam a ordem de entrada e/ou saída da carga.

4.1.3 No ato da entrega da carga despaletizada, deverá ser feita, entre o responsável pela carga e a equipe do PCAN, a conferência do Manifesto de Carga, volume por volume.

4.1.4 No ato de recebimento da carga paletizada, somente deverá ser feita a conferência da quantidade de “pallets” recebidos. O conteúdo dos “pallets” será conferido até o primeiro dia útil, após o seu recebimento no PCAN.

4.1.5 Qualquer discrepância na conferência da carga (alteração no manifesto de carga, carga danificada, carga violada, etc.) deverá ser lançada no recebimento do manifesto no SILOMS-MT e no livro de registro de ocorrência, bem como informado ao Chefe do PCAN. De imediato, este deverá comunicar ao CECAN, ao PCAN de origem e à Unidade Aérea envolvida, via SILOMS-MT, as discrepâncias encontradas na referida operação.

4.1.6 Caso haja a caracterização de “carga extraviada”, ou “carga não identificada”, deverão ser adotados os procedimentos previstos em 4.3 e 4.4.

4.2 ENTREGA DA CARGA DO PCAN AO DESTINATÁRIO

4.2.1 A carga será entregue ao destinatário, ou ao seu representante legal (conforme item 5.1.2), somente depois de cumpridas as formalidades referentes ao recebimento e à conferência pelo PCAN.

4.2.2 A carga será entregue mediante Recibo de Entrega de Volumes do SILOMS-MT, onde deverão constar os seguintes dados do recebedor:

- a) nome por extenso;
- b) identidade;
- c) data da retirada;
- d) telefone para contato;
- e) assinatura; e
- f) nº do SARAM.

4.2.3 Não serão realizadas entregas de carga, pelo PCAN, fora do horário de expediente, salvo determinação expressa do Chefe, Diretor ou Comandante da Unidade ao qual o PCAN estiver subordinado.

4.2.4 A carga particular não retirada ou reclamada no prazo máximo de três anos, será relacionada e incluída no acervo do material permanente da Unidade à qual o PCAN estiver subordinado.

4.3 PROCEDIMENTOS PARA CARGA EXTRAVIADA E NÃO RELACIONADA

4.3.1 A Chefia do PCAN que estiver diante de uma das situações abaixo, deverá:

- a) carga não relacionada no Manifesto de Carga – Informar, via SILOMS-MT, nas opções “DISCREPÂNCIA DE ENVIO/RECEBIMENTO” à Chefia do CECAN, do PCAN de origem e do PCAN de destino as providências tomadas para a remessa da carga ao destino. As discrepâncias com cargas não relacionadas no Manifesto de Carga, procedentes do exterior, deverão ser comunicadas ao CELOG; e
- b) carga manifestada e não encontrada - Informar à Chefia do CECAN, do PCAN de origem e da Unidade responsável pelo transporte, via SILOMS-MT, nas opções “DISCREPÂNCIA DE ENVIO/RECEBIMENTO” a discrepância verificada e o não recebimento da referida carga. A Chefia do CECAN deverá contatar a Unidade responsável pelo transporte, para identificação da rota realizada, a fim de informar aos PCAN localizados na rota descrita, a respeito do desaparecimento da referida carga. As discrepâncias com cargas manifestadas e não encontradas, procedentes do exterior, deverão ser comunicadas ao CELOG.

4.4 PROCEDIMENTOS PARA CARGA NÃO IDENTIFICADA

4.4.1 Recolher a carga em local apropriado.

4.4.2 Após 24 h, o Chefe do PCAN deverá convocar dois militares do próprio PCAN para que, juntos, procedam à abertura do volume e à identificação do material. De acordo com a natureza da carga, o Chefe do PCAN deverá:

- a) tentar a identificação do destinatário e/ou remetente através de mensagem SILOMS-MT e/ou outros meios disponíveis, informando as características do material; e
- b) se for encontrado material perecível e/ou nocivo à saúde, o Chefe do PCAN deverá fazer uma avaliação quanto à necessidade de sua destruição, devendo informar à Organização a que está ligado administrativamente para obter esta autorização da destruição.

4.4.3 O surgimento de pretenso destinatário não impede a abertura do volume, a fim de confrontar as informações do reclamante.

4.4.4 Passados trinta dias corridos e não tendo sido possível identificar o remetente, o Chefe do PCAN deverá informar a ocorrência ao CECAN, o qual determinará as instruções ao PCAN para o recolhimento e destinação do material.

4.5 PROCEDIMENTOS PARA RECEBIMENTO DE CARGA ESPECIAL NO PCAN

4.5.1 MOTORES EM GERAL

O motor deverá ser recebido embalado, de maneira a prevenir possíveis vazamentos, protegendo-se as áreas sensíveis e utilizando-se bandejas coletoras com material absorvente. Deve ser evitado o contato direto com o piso da aeronave, utilizando-se pranchas de madeira, cavaletes, calços, etc.

4.5.2 RODA COMPLETA DE AERONAVE

Rodas de aeronave, quando montadas, utilizam alta pressão nos pneus. Portanto, deverão ser acondicionadas em engradados que previnam possíveis danos à aeronave.

4.5.3 CARGA NOCIVA

4.5.3.1 Deve ser transportada em invólucros impermeáveis e suficientemente resistentes para que, no seu manuseio, ou durante a viagem, não haja rupturas.

4.5.3.2 Tendo em vista os PCAN não possuírem instalações adequadas para o armazenamento e manuseio de cargas nocivas, é compulsória a presença de um elemento especializado para embarque e desembarque da carga.

4.5.4 ANIMAL VIVO

4.5.4.1 Somente será transportável se estiver acompanhado do proprietário ou responsável e acondicionado em caixa ou gaiola com piso impermeável, onde haja substância absorvente ou higroscópica (serragem, etc.) que absorva os excrementos animais e impeça o vazamento destas substâncias ou a contaminação do avião. O proprietário deverá, no ato da solicitação e da entrega do animal para embarque, apresentar a Guia de Trânsito de Animal (GTA) ou Atestado de Sanidade Animal, emitida por médico veterinário credenciado pelo Ministério da Agricultura, pela Secretaria Estadual de Agricultura ou por algum posto do Departamento de Defesa Animal.

4.5.4.2 O transporte, em caráter excepcional, de animais peçonhentos e/ou silvestres (feras, cobras, escorpiões, macacos, aves e pássaros de qualquer espécie) fica condicionado às exigências da legislação em vigor.

4.5.5 CARGAS PERECÍVEIS

4.5.5.1 Deverão ser recebidos e embarcados, na iminência da decolagem da aeronave, sem prejuízo das mesmas com antecedência suficiente, a fim de não atrasar a decolagem da aeronave ou não causar deterioração da carga.

4.5.5.2 Material congelado deverá embarcar acondicionado em sacos plásticos, lonas de proteção, etc., a fim de evitar danos ao piso da aeronave, devido ao descongelamento natural até o destino.

4.5.6 CARGA PERIGOSA

4.5.6.1 Tendo em vista os PCAN não possuírem instalações adequadas e especializadas para os diversos tipos de carga perigosa, é desejável que o PCAN remetente anexe as fichas técnicas junto ao material a ser embarcado e que o solicitante do transporte providencie equipamentos e elementos credenciados para auxiliar no carregamento e descarregamento do material.

4.5.6.3 São consideradas cargas perigosas:

- a) tóxico;
- b) explosivo;
- c) corrosivo;
- d) inflamável;
- e) material bélico – deverá seguir as normas da DIRMAB, conforme preconizado pelo MMA 135-2; e
- f) material radioativo – deverá seguir as normas do CNEN.

4.5.6.4 Toda a coordenação de carga perigosa deve ser adequada ao DGR (IATA) vigente.**4.5.6.5** Deverão ser atendidas as observações abaixo, a fim de se prevenirem danos pessoais ou materiais:

- a) a embalagem e o acondicionamento devem ser compatíveis com o tipo de carga, evitando vazamentos em geral; e
- b) a embalagem deve ser resistente o suficiente, para proporcionar um manuseio fácil e seguro, bem como uma boa amarração na aeronave.

4.5.6.6 Tambores de Combustível Vazios são considerados inflamáveis pela facilidade com que liberam vapores e provocam explosões.**4.5.6.7** Acumuladores de Carga deverão ser inspecionados e avaliados quanto ao estado geral e vazamentos, inclusive quando instalados em viaturas.**4.5.6.8** Botijão de Gás (GLP) tem o transporte aéreo proibido sob qualquer hipótese.**4.5.6.9** Os veículos, máquinas ou equipamentos que contenham motores à combustão interna ou baterias deverão atender aos seguintes procedimentos:

- a) a não ser que esteja previsto de outra maneira nesta instrução de embalagem, os tanques de combustível devem ser drenados e suas tampas fechadas de forma segura. Devem ser adotados cuidados especiais para assegurar a completa drenagem dos tanques e do sistema de combustível dos veículos, máquinas ou equipamentos que incorporem motores à combustão interna, inclusive motores isolados, quando tais equipamentos forem transportados numa posição diferente da vertical (posição inclinada, por exemplo, na rampa de uma aeronave), exceto os motores diesel, os tanques deverão ser drenados até onde seja possível, e se restar algum combustível, este não deverá ser superior a um quarto da capacidade total do tanque. Os veículos equipados com motores diesel estão isentos deste procedimento de drenar os tanques de combustível. Neste caso deverá haver um espaço dentro do tanque que permita a expansão do combustível, sem que haja derramamento. As tampas dos tanques deverão estar fechadas de forma hermética. Deverá ser feita uma inspeção cuidadosa com o fim de assegurar-se de que não haja vazamento de combustível;
- b) para o veículo, máquinas, ou equipamentos movidos por um gás inflamável, os cilindros que contenham o gás devem ser esvaziados completamente, as linhas desde os cilindros até os reguladores, inclusive,

devem ser também drenados de qualquer traço de gás. Para assegurar que essas condições tenham sido satisfeitas, as válvulas dos sistemas devem ser deixadas abertas, e as conexões devem ser desconectadas no momento que for entregue o equipamento ao operador. As válvulas devem ser fechadas e as linhas reconectadas aos reguladores de gás, antes de colocar os veículos a bordo do avião;

- c) se estão instaladas baterias lacradas, tal como estão definidas na instrução de embalagem 806 (DGR-IATA), estas deverão estar fixadas de maneira segura no porta-bateria do veículo, máquinas ou equipamentos. Elas deverão estar protegidas de forma a prevenir danos e curtos-circuitos;
- d) se estão instaladas baterias do tipo não-lacradas, elas devem estar fixadas de forma segura no porta-bateria dos veículos, máquinas ou equipamentos. Elas deverão estar protegidas de maneira a prevenir danos e curtos-circuitos. Se os veículos, máquinas ou equipamentos forem manejados, de maneira que a bateria não fique na posição vertical, estas deverão ser removidas e embaladas de acordo com a instrução de embalagem 433 e 800 (DGR-IATA), e conforme a aplicabilidade;
- e) os itens críticos requeridos para a operação de veículos, máquinas ou equipamentos, tais como extintores de incêndio, equipamentos de segurança, devem ser fixados de forma segura;
- f) veículos ou equipamentos, que contenham motores à combustão interna, deverão ser enviados desmontados, de tal forma que suas linhas de combustível estejam drenadas e desconectadas;
- g) quando os motores à combustão interna forem embarcados separadamente, todas as conexões dos sistemas de combustível, refrigeração e hidráulico, que estejam dentro ou sobre o motor, devem ser drenadas tanto quanto possível. As tubulações desconectadas deverão estar secas e fechadas com tampões à prova de infiltração, devendo ser mantidas em seus lugares; e
- h) os veículos equipados com sistema de proteção contra roubo, equipamentos de rádio-comunicação, sistema de navegação e outros, deverão ser desligados.

4.5.6.8 Alguns materiais podem conter itens perigosos ocultos, como:

- a) equipamentos odontológicos – podem conter produtos químicos perigosos tais como resinas e solventes, gás comprimido, mercúrio ou material radioativo;
- b) caixas de ferramenta – gases comprimidos, aerossóis, líquidos corrosivos e inflamáveis;
- c) equipamentos para acampar – podem conter gás inflamável (butano, propano, etc.), líquidos inflamáveis (querosene, gasolina, etc.) e outras mercadorias;
- d) frutas congeladas ou vegetais – podem estar embaladas com dióxido de carbono sólido, gelo seco;
- e) produtos farmacêuticos – podem conter artigos que reúnam todas as especificações de artigo perigoso;

- f) produtos químicos para piscinas – podem conter substâncias corrosivas e comburentes;
- g) equipamentos elétricos – podem conter material magnético, mercúrio e bateria;
- h) vacinas - podem estar embaladas com gelo seco; e
- i) amostras de diagnóstico – podem conter substâncias infecciosas.

4.5.7 TRANSPORTE DE CADÁVERES

4.5.7.1 Será realizado de acordo com a Portaria nº 340/GM3, de 17 de maio de 1989, que dispõe sobre o transporte de cadáveres em aviões da FAB, devendo ser observados os seguintes procedimentos:

- a) preparo do corpo segundo as técnicas preconizadas pela Diretoria de Saúde, acondicionado em urna metálica, embalsamado e colocado em urna de madeira ou envolvido em saco plástico apropriado;
- b) acompanhado por médico, quando familiar do morto estiver a bordo;
- c) seguir destino, acompanhado das documentações obrigatórias,
 - Certidão de Óbito, em duas vias;
 - Atestado Médico de conservação do cadáver; e
 - Guia de Translado e Inumação, concedida pela autoridade policial da área do óbito.
- d) a urna metálica deverá ser entregue para embarque uma hora antes do horário previsto para a decolagem da aeronave; e
- e) o responsável pela urna deverá aguardar pelo menos 15 min após a decolagem da aeronave, a fim de providenciar a remoção da mesma em caso de impedimento do transporte.

4.5.8 DA MANIPULAÇÃO DA CARGA

4.5.8.1 As cargas deverão estar devidamente embaladas, marcadas e etiquetadas. Se as etiquetas forem extraviadas ou estiverem ilegíveis, deverão ser recolocadas ou substituídas.

4.5.8.2 A documentação deverá estar com todos os campos preenchidos e informações adicionais necessárias anotadas.

4.5.8.3 As embalagens apresentadas com avarias, corrosões ou vazamentos deverão ser recusadas. No caso dessas discrepâncias serem anotadas como carga já aceita, deverá ser separada e colocada em lugar seguro.

4.5.8.4 Não deverá ser aceito para embarque nenhum “pallet”, a não ser que seja devidamente inspecionado e que não haja sido encontrado traços de vazamento ou de avarias da carga paletizada. Os operadores deverão estar seguros de que não haja a bordo nenhuma carga com vazamentos ou avarias.

4.5.8.5 As embalagens que contenham produtos capazes de reagir perigosamente entre si, deverão ser segregadas. A bordo da aeronave, essas embalagens deverão ficar separadas por outros “pallets”.

4.5.8.6 Cargas de contenham etiqueta “Somente em Avião de Carga” não deverão ser embarcadas em aeronaves mistas. Este tipo de carga tem que estar paletizada de forma que um tripulante possa ver, manipular, remanejar durante todas as fases do voo. A tripulação tem que ter ciência da carga que está a bordo.

4.5.8.7 O pessoal da aceitação de carga deverá buscar junto ao expedidor informações acerca dos conteúdos das embalagens com o propósito de prevenir que mercadorias perigosas sejam embarcadas em um avião como se fosse carga comum. Muitos materiais de aparência inócua podem conter itens perigosos.

4.5.8.8 Substâncias de reação espontânea da Divisão 4.1 (DGR-IATA) ou peróxido orgânicos da Divisão 5.2 (DGR-IATA) não poderão ser expostos a raios solares ou fonte de calor. Deverão ser armazenados em lugares ventilados. A tripulação deverá ser alertada sobre este tipo de carga.

4.5.8.9 Material bélico não deverá permanecer nos armazéns por motivo de segurança. No caso de necessidade de permanência deste material no interior do terminal, deverá ser requerida uma guarda.

4.5.8.10 Material bélico será segregado somente por militar especialista em armamento. A aeronave só poderá ser carregada ou descarregada com a presença desse especialista. Na eventualidade de o material bélico não pertencer ao Comando da Aeronáutica, deverão ser solicitadas instruções ao CECAN.

4.5.8.11 Material magnetizado não deve ser carregado em posição que possa influir nos equipamentos de bordo da aeronave. A tripulação deve ser informada desse tipo de carga a bordo.

4.5.8.12 Cadeira de rodas movida a bateria do tipo derramável deverá ser transportada sempre na posição vertical. Os cabos da bateria devem ser removidos e protegidos contra curto-circuito. A bateria deve estar bem fixada na cadeira de rodas, e esta deverá estar firmemente na posição vertical. Caso a cadeira de rodas não possa ser transportada na posição vertical, então, a bateria deverá ser removida, embalada e transportada de acordo com os procedimentos previstos. Quando for necessário desconectar os cabos da bateria, desligue primeiro o de pólo negativo. Ao religar, conecte primeiro o de pólo positivo.

4.5.8.13 Embalagens contendo conteúdo líquido não deverão ser transportadas nas rampas.

4.5.8.14 Baterias instaladas em equipamentos deverão estar em bom estado, e fixadas de maneira segura no equipamento. Deverão estar protegidas de forma a prevenir danos e curto-circuitos.

4.5.8.15 Cilindro de gás, mesmo vazio, e gás acetileno só poderão ser embarcados sob coordenação do CECAN.

5 ATRIBUIÇÕES

5.1 DAS ORGANIZAÇÕES REMETENTES E/OU RECEBEDORAS

5.1.1 Informar ao PCAN de embarque e/ou desembarque os nomes dos servidores civis e/ou militares autorizados a entregar e/ou receber suas cargas.

5.1.2 As atividades do SISCAN iniciam-se e encerram-se nos PCAN. As OM que operam o SILOMS-MT deverão entregar/receber, nos PCAN, suas cargas manifestadas no sistema. Para as Organizações que não operam o SILOMS-MT, os PCAN deverão emitir um recibo de volume e, depois de recebido, arquivá-lo.

5.1.3 As OM que operam o SILOMS-MT deverão receber o manifesto, no sistema, até três dias úteis após o recebimento e conferência do volume físico.

5.1.4 Prover equipe de servidores civis ou militares para auxiliar no descarregamento das viaturas.

5.1.5 Solicitar autorização ao DARJ para a remessa de cargas para o exterior.

5.1.6 Providenciar o correto acondicionamento da carga, de acordo com o previsto nesta ICA.

5.1.7 Coordenar o embarque da carga, junto ao PCAN de origem, para que sejam atendidas todas as exigências previstas.

5.1.8 Efetuar a entrega da carga no armazém do PCAN, devidamente documentada, com antecedência mínima de dois dias úteis da data prevista para a missão. A documentação deve ser obrigatoriamente assinada pelo responsável do setor remetente da carga, discriminando nome legível, posto/grad. e/ou função na Organização remetente.

5.1.9 Coordenar, junto ao PCAN, quando se tratar de carga especial, perigosa ou gêneros perecíveis, adequando todo este procedimento de acordo com a DGR-IATA vigente, a fim de possibilitar o carregamento e o transporte com segurança, em tempo hábil.

5.1.10 Observar o item 4.5.6 para transporte de carga perigosa e preencher a notificação de carga restrita, devidamente assinada por elemento qualificado, responsabilizando-se pelo transporte por via aérea. Coordenar, junto ao PCAN, quanto ao horário de entrega de tais materiais.

5.1.11 Entregar no PCAN o material de informática, fardamentos, material perecível, material bélico (ativo/cobiçável), somente no dia de saída da missão, com hora coordenada pelo PCAN.

5.2 DO CECAN

5.2.1 Planejar as missões, tendo por base a carga disponível para transporte no SILOMS-MT, viabilizando o modal de transporte de carga mais adequado.

5.2.2 Encaminhar as solicitações de transporte ao DARJ ou a V FAE.

5.2.3 Verificar, diariamente, as mensagens recebidas, via SILOMS-MT.

5.2.4 Gerenciar, diariamente, as cargas disponíveis para transporte nos PCAN e as solicitações de transporte das unidades que não operam o SILOMS-MT.

5.2.5 Inserir no SILOMS-MT as solicitações de transporte das Unidades requisitantes que não operam o referido sistema.

5.2.6 Encaminhar ao PAMB-RJ, com antecedência mínima de 48 h do embarque, a relação de carga restrita (material bélico), contendo o nº ONU, recebida das diversas Organizações, a fim de que o mesmo possa analisar a compatibilidade das cargas com os possíveis passageiros militares e, somente, militares.

5.2.7 Efetuar o planejamento necessário, a fim de compatibilizar as missões CAN com as solicitações de transporte de carga e com as cargas existentes nos PCAN, objetivando o maior aproveitamento possível, dentro das prioridades previstas nesta ICA.

5.2.8 Solicitar a V FAE a alocação dos meios aéreos necessários ao cumprimento do previsto no item acima.

5.2.9 Solicitar, quando necessário, aos Comandos Aéreos Regionais, a execução de missões CAN compatíveis com os Esquadrões que lhes sejam subordinados.

5.2.10 Solicitar aos PCAN que mantenham atualizadas as cargas e missões criadas (missões não coordenadas pelo CECAN) no SILOMS-MT.

5.2.11 Manter atualizados todos os EAS do SISCAN no SILOMS-MT e determinar o remanejamento de equipamentos, com a finalidade de atender aos deslocamentos aéreos e/ou outras missões do Sistema.

5.2.12 Solicitar, através do SILOMS-MT, aos Comandos Aéreos Regionais, a execução de missões compatíveis com Esquadrões que lhes sejam subordinados.

5.2.13 Enviar solicitações de transporte ao DARJ, de forma consolidada, buscando o melhor aproveitamento da sua capacidade de carga.

5.2.14 Acionar o DARJ, a fim de providenciar o transporte porta-a-porta, para volumes inerentes ao Comando-Geral de Apoio, somente na condição de AIFP, IPLR, até o limite de peso, cubagem e valor estipulado com a empresa contratada.

5.2.15 Transportar as cargas perigosas, preferencialmente, pelo modal terrestre.

5.2.16 Solicitar ao CELOG, anualmente e em época oportuna, a aquisição das edições atualizadas da DGR-IATA do ano seguinte, para serem distribuídas a todos os elos do SISCAN.

5.2.17 Participar das reuniões periódicas do Plano de Missões Próprias, Plano de Missões Conjuntas e Plano de Missão em Apoio à Amazônia.

5.3 DA V FAE

5.3.1 Deliberar quanto à alocação dos meios aéreos necessários para o atendimento às solicitações de transporte de carga, de acordo com o planejamento das missões efetuadas pelo CECAN.

5.3.2 Informar ao CECAN, para possível aproveitamento, o acionamento de missões extras.

5.3.3 Solicitar às Unidades da Marinha do Brasil e do Exército Brasileiro que encaminhem as relações dos itens a serem embarcados, por extenso, com código ONU, fonte quatorze em negrito, peso e volume por item e o total, com uma antecedência mínima de cinco dias úteis do embarque, a fim de que o CECAN possa, em tempo hábil, providenciar todo o trâmite documental junto ao PAMB-RJ, quando se tratar de material bélico.

5.3.4 Encaminhar ao CECAN com antecedência mínima de quatro dias úteis do embarque a relação recebida constante do item 5.3.3.

5.3.5 Solicitar ao CECAN a indicação de militares para participarem das reuniões do Plano de Missões Próprias, Plano de Missões Conjuntas e Plano de Apoio à Amazônia.

5.4 DOS POSTOS CAN

5.4.1 Manter atualizada, no SILOMS-MT, a carga existente em seus armazéns.

5.4.2 Criar e informar ao CECAN, via SILOMS-MT, as missões aéreas ou terrestres esporádicas e as cargas atreladas a essas missões, em aproveitamento de eventuais meios de transportes disponíveis, fora do expediente, feriados e finais-de-semana, quando não se tratar de missões coordenadas pelo CECAN.

5.4.3 Verificar, diariamente, as mensagens recebidas, no SILOMS-MT.

5.4.4 Atentar para o correto preenchimento de todos os campos de registro da carga no SILOMS-MT, a fim de que não haja prejuízo no planejamento do modal.

5.4.5 Atualizar, diariamente, a disponibilidade dos EAS no SILOMS-MT.

5.4.6 Solicitar ao CECAN os cursos disponíveis para os militares do efetivo dos PCAN.

5.4.7 Inspecionar os volumes recebidos, confrontando o documento de remessa com as etiquetas de identificação.

5.4.8 Fazer a troca dos equipamentos permutáveis (“pallet”, fita, rede e acopladores), após o término do carregamento/descarregamento, entre aeronave e o PCAN ou vice-versa.

5.4.9 Caso o PCAN não possua, em quantidade suficiente, um determinado equipamento para devolver à aeronave, será necessária a desmontagem do “pallet” e devolução do mesmo, para que a aeronave retorne à Unidade Aérea com a mesma dotação de “pallets”, fitas e etc.

5.4.9.1 Em aeronave sem equipamentos para troca, o PCAN deverá incluir o equipamento, como volume, no manifesto de carga, ficando o PCAN de destino responsável pelo retorno do equipamento ao PCAN de origem.

5.4.9.2 Toda alteração na quantidade dos EAS do PCAN deverá ser informada, imediatamente, em “DISPONIBILIDADE DE EAS” no SILOMS-MT.

5.4.10 Elaborar o Manifesto de Carga, no SILOMS-MT, após tomar conhecimento do acionamento da missão.

5.4.11 Separar a carga e montar os “pallets”, em função da disponibilidade e compatibilidade da aeronave, conforme planejamento da missão gerada no SILOMS-MT.

5.4.12 Manter uma equipe de serviço pronta, diariamente, para carregar e descarregar aeronaves/veículos, colocando à disposição da tripulação os equipamentos necessários à operação.

5.4.13 Carregar e descarregar as aeronaves/veículos de carga em coordenação com o mecânico ou mestre-de-carga/motorista ou acompanhante.

5.4.14 Entregar ao mecânico da aeronave ou motorista do veículo o Manifesto de Carga e a notificação de carga restrita, quando houver, recebendo suas vias quitadas.

5.4.15 Quitar os documentos, fazer as anotações ou correções necessárias, devolver a 2ª via ao mecânico da aeronave ou motorista do veículo e informar, via SILOMS-MT, as discrepâncias ocorridas ao PCAN de origem e aos PCAN da rota.

5.4.16 Informar ao comandante da aeronave, ao mecânico/mestre-de-carga ou motorista dos veículos, sempre que houver carga especial a embarcar. As cargas especiais devem estar bem visíveis, para facilitar a manipulação.

5.4.17 Zelar para que as normas de segurança relacionadas com o embarque e desembarque de cargas sejam fielmente observadas e cumpridas.

5.4.18 Deverá ser efetuado o carregamento e o descarregamento das aeronaves, obedecendo à seguinte prioridade:

- a) as aeronaves em trânsito, para decolagem imediata, independente de sua origem;
- b) as aeronaves em trânsito para pernoite; e
- c) as aeronaves da sede, em término de missão.

5.4.18.1 Em igualdade de condições, será dada prioridade às aeronaves, cujos comandantes possuam o maior grau hierárquico.

5.4.19 Informar ao destinatário, a chegada de sua carga e as providências necessárias para a retirada dos volumes.

5.5 DO DARJ

5.5.1 Criar, no SILOMS-MT, missões interestaduais até o 5º dia útil, somente, após o recebimento das solicitações do CECAN.

5.5.2 Informar ao CELOG/CECAN, via SILOMS-MT, as solicitações de transporte não atendidas até o 10º dia útil da solicitação de transporte.

5.5.3 Manter atualizadas, diariamente, no SILOMS-MT as viaturas disponíveis para missões interestaduais.

5.5.4 Montar uma diagonal de manutenção dos veículos de carga, buscando manter a disponibilidade da frota em setenta por cento.

5.5.5 Identificar os veículos, ao transportar cargas perigosas, com as respectivas placas de sinalização, segundo as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas.

5.5.6 Retirar da tela de missões disponíveis as missões finalizadas até o 3º dia útil, após o término das mesmas.

5.5.7 Atentar, no SILOMS-MT, para que as datas de início e término das missões interestaduais estejam atualizadas.

5.5.8 Escolher o veículo de carga conforme o peso, a cubagem e o tipo de material informado pelo CECAN.

5.5.9 Entregar no TCTL (Terminal Central de Transporte Logístico) pequenos volumes avulsos (até um metro cúbico) para o transporte porta-a-porta. Os casos extraordinários serão coordenados junto ao CECAN para a utilização do modal aéreo da FAB.

5.5.10 Receber toda a carga internacional, de caráter oficial, para embarque e desembarque, efetuando seu desembarço e sua entrega aos destinatários, conforme orientação do CELOG.

5.5.11 Inserir, no SILOMS-MT, de acordo com os critérios estabelecidos pelo CELOG, toda carga a ser embarcada para o exterior.

5.5.12 Encaminhar ao PCAN-GL, após o desembarço, a carga que se encontrar em trânsito, com destino a outros PCAN.

5.5.13 Solicitar ao CECAN complementação de carga, caso os caminhões/carretas permitam maior disponibilidade.

5.5.14 Atualizar, diariamente, ao final do expediente, no SILOMS-MT, o pernoite previsto dos veículos, quando os mesmos estiverem realizando missão fora de sede.

5.5.15 Manter atualizadas, no SILOMS-MT, as cargas existentes no armazém da Divisão de Suprimento.

5.5.16 Verificar, diariamente, as mensagens recebidas no SILOMS-MT.

5.5.17 Atentar para o correto preenchimento de todos os campos do registro da carga no SILOMS-MT.

5.5.18 Providenciar, a cada dois anos, a reciclagem do curso de cargas perigosas para os motoristas.

5.5.19 Determinar aos motoristas que entreguem e recebam as cargas, somente, nos PCAN, salvo orientação contrária do CECAN.

5.5.20 Informar ao CECAN, via SILOMS-MT, as previsões de início das missões interestaduais.

5.6 DAS ORGANIZAÇÕES REQUISITANTES FORA DO SILOMS-MT

5.6.1 Solicitar ao CECAN o transporte de cargas.

5.6.2 Solicitar transporte aéreo à V FAE, somente, quando se tratar do Plano de Missões Próprias, Plano de Missões Conjuntas e Plano de Apoio à Amazônia.

5.7 DAS ORGANIZAÇÕES MILITARES DETENTORAS DE VEÍCULOS DE CARGA

5.7.1 As OM detentoras de veículos de carga (caminhões/carretas) deverão criar suas missões próprias, no SILOMS-MT, informando o tipo de veículo, trecho, rota, peso e cubagem disponíveis para possível aproveitamento da missão pelo CECAN.

5.8 DOS ESQUADRÕES

5.8.1 Alterar, no SILOMS-MT, quaisquer modificações nas missões programadas.

5.8.2 Disponibilizar, no SILOMS-MT, com pelo menos 24 h de antecedência, a missão e a rota a ser voada.

5.8.3 Alterar/cancelar a rota descrita acima, caso haja modificação da mesma.

5.8.4 Lançar todas as missões no SILOMS-MT.

5.8.5 Retirar as missões finalizadas da tela “MISSÕES DISPONÍVEIS”, até o 2º dia útil, após o término das mesmas.

5.8.6 Atentar, no SILOMS-MT, para que as datas de início e término das missões sejam atualizadas.

5.8.7 Alterar as rotas, no SILOMS-MT, caso haja necessidade, antes das missões serem finalizadas.

5.8.8 Recorrer ao CELOG quanto a possíveis falhas no SILOMS-MT.

5.9 DA TRIPULAÇÃO

5.9.1 DO COMANDANTE DA AERONAVE

5.9.1.1 Informar aos PCAN a disponibilidade, antes do pouso.

5.9.1.2 Cumprir e fazer cumprir as Normas e procedimentos do SISCAN.

5.9.1.3 Conhecer a documentação relativa aos procedimentos de transporte aéreo de carga e responsabilizar-se pela sua veiculação e guarda.

5.9.1.4 Escriutar, em relatório adequado ou em Ordem de Missão, as dúvidas ou irregularidades observadas e a ação desenvolvida para saná-las.

5.9.1.5 Exigir que todo o processo relativo a embarque e desembarque de carga seja feito através do PCAN ou ECAN.

5.9.1.6 Responsabilizar-se pela operação de embarque e desembarque da carga nos locais onde não houver PCAN ou ECAN.

5.9.1.7 Não permitir, em missão internacional, o desembarque da carga em locais não previstos pelo Órgão acionador da missão.

5.9.1.8 Informar ao PCAN as próximas escalas previstas na missão e qualquer alteração de horário ou cancelamento de etapa.

5.9.1.9 Lançar, na Ordem de Missão, a localidade (PCAN) que alterou a dotação de equipamento (“pallet”, rede, fita e acoplador) da aeronave, durante o cumprimento da missão.

5.9.2 DO MOTORISTA DE VEÍCULO DE CARGA

5.9.2.1 Cumprir e fazer cumprir as normas e procedimentos do SISCAN.

5.9.2.1 Conhecer a documentação relativa aos procedimentos de transporte terrestre de carga e responsabilizar-se pela sua veiculação e guarda.

5.9.2.2 Escriturar, em relatório adequado ou em Ordem de Missão, as dúvidas ou irregularidades observadas e a ação desenvolvida para saná-las.

5.9.2.3 Exigir que todo o processo relativo a embarque e desembarque de carga seja feito através do PCAN ou ECAN.

5.9.2.4 Responsabilizar-se pela operação de embarque e desembarque das cargas nos locais onde não houver PCAN ou ECAN.

5.9.2.5 Apresentar aos PCAN o comprovante das solicitações de transporte, embarcando nos caminhões/carretas somente aquelas que foram inseridas no SILOMS-MT.

5.9.2.6 Entregar e receber as cargas, somente, nos PCAN.

5.9.2.7 Solicitar aos PCAN a documentação pertinente, quando se tratar de carga restrita.

5.9.3 DO MECÂNICO/MESTRE-DE-CARGA DA AERONAVE

5.9.3.1 Acompanhar e coordenar o carregamento e/ou descarregamento da aeronave.

5.9.3.2 Receber do PCAN a documentação pertinente à carga, dando a sua quitação e reportando as discrepâncias verificadas.

5.9.3.3 Certificar-se, com antecedência, de que a carga está corretamente embalada e dentro dos padrões exigidos, sendo de sua responsabilidade quaisquer danos que venham ocorrer dentro da aeronave, durante o transporte.

5.9.3.4 Fazer retornar à Unidade Aérea, para arquivo, a documentação quitada da carga embarcada.

6 DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1 Todos os procedimentos, ordens, NPA, Instruções de Serviço, etc., referentes ao serviço CAN, deverão ser revistos e adaptados a esta Instrução até sessenta dias após a data da publicação desta ICA.

6.2 O Comando da Aeronáutica não se obriga a indenizações de quaisquer natureza por eventuais danos causados à carga, seu extravio e o alijamento em vôo, ressalvadas as medidas preventivas, corretivas e de caráter disciplinar, necessárias à eficiência do serviço.

6.3 As solicitações de modificações da presente ICA serão submetidas ao Comandante-Geral de Apoio, mediante proposta do CECAN, via cadeia de comando.

6.5 Os casos omissos serão apreciados pelo Diretor do CELOG e resolvidos pelo Comandante do COMGAP.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Presidência da República. *Constituição da República Federativa do Brasil*. [Brasília-DF], 1988.

_____. *Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002*. Institui o Código Civil. [Brasília-DF], 2002.

_____. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. *Doutrina de Logística da Aeronáutica: DCA 2-1*. [Brasília-DF], 2003.

_____. Comando da Aeronáutica. Gabinete do Comandante da Aeronáutica. *Linhas Internacionais do CAN: DCA 4-2*. [Brasília-DF], 2009.

_____. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. *Método para o Planejamento Institucional da Aeronáutica: DCA 11-1*. [Brasília-DF], 2002.

_____. Comando da Aeronáutica. Comando-Geral de Apoio. *Política de Gestão de Logística do COMGAP: DCA 400-27*. [Rio de Janeiro-RJ], 2007.

_____. Comando da Aeronáutica. Comando-Geral de Apoio. *Sistema do Correio Aéreo Nacional: NSCA 4-1*. [Rio de Janeiro-RJ], 2009.

_____. Comando da Aeronáutica. Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica. *Confecção, Controle e Numeração de Publicações: ICA 5-1*. [Rio de Janeiro-RJ], 2004.

_____. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico. *Manual de Suprimento: MCA 67-1*. [Rio de Janeiro-RJ], 2007.

_____. Ministério da Aeronáutica. Diretoria de Material Bélico. *Segurança de Explosivos: MMA 135-2*. [Rio de Janeiro-RJ], 1980.

_____. Ministério da Ciência e Tecnologia. Comissão Nacional de Energia Nuclear. *Transporte de Materiais Radioativos: NE 5.01*. [Rio de Janeiro-RJ], 1988.

CANADÁ. Associação de Transporte Aéreo Internacional. *Regulamentação sobre Mercadorias Perigosas*. 50ª ed. Montreal: 2009.