

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**CORREIO AÉREO NACIONAL**

**ICA 4-2**

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

**2021**

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA  
CENTRO LOGÍSTICO DA AERONÁUTICA**



**CORREIO AÉREO NACIONAL**

**ICA 4-2**

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

**2021**



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

PORTARIA COMGAP Nº 107/ADLG, DE 1º DE DEZEMBRO DE 2021.

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

**O COMANDANTE-GERAL DE APOIO**, no uso das atribuições que lhe confere o inciso X do art. 12 do Regulamento do Comando-Geral de Apoio (ROCA 20-2), aprovado pela Portaria nº 1.762/GC3, de 29 de novembro de 2017, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da ICA 4-2 “Transporte de Cargas no Sistema do Correio Aéreo Nacional”.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor no primeiro dia útil do mês subsequente à sua publicação.

Art. 3º Revoga-se a Portaria COMGAP nº 59/3EM, de 29 de outubro de 2014, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 207, de 3 de novembro de 2014.

No Imp Ten Brig Ar PEDRO LUÍS FARCIC  
Comandante-Geral de Apoio

Maj Brig Ar WALCYR JOSUÉ DE CASTILHO ARAUJO

(Publicada no BCA nº 222, de 6 de dezembro de 2021)



## SUMÁRIO

<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b> .....	9
1.1 <u>FINALIDADE</u> .....	9
1.2 <u>CONCEITUAÇÃO</u> .....	9
1.3 <u>ÂMBITO</u> .....	10
<b>2 DEFINIÇÕES</b> .....	11
<b>3 DA CARGA</b> .....	13
3.1 <u>ACONDICIONAMENTO DA CARGA</u> .....	13
3.2 <u>EMBALAGENS</u> .....	13
3.3 <u>RECEBIMENTO E CONFERÊNCIA DA CARGA NO PCAN</u> .....	14
3.4 <u>PRIORIDADES DAS CARGAS A SEREM EMBARCADAS</u> .....	15
<b>4 CARREGAMENTO E DESCARREGAMENTO</b> .....	16
4.1 <u>GENERALIDADES</u> .....	16
4.2 <u>ENTREGA DA CARGA DO PCAN AO DESTINATÁRIO</u> .....	17
4.3 <u>PROCEDIMENTO PARA CARGA EXTRAVIADA E NÃO RELACIONADA</u> .....	18
4.4 <u>PROCEDIMENTO PARA CARGA NÃO IDENTIFICADA</u> .....	18
4.5 <u>PROCEDIMENTO PARA RECEBIMENTO DE CARGA ESPECIAL NO PCAN</u> .....	19
<b>5 ATRIBUIÇÕES</b> .....	24
5.1 <u>DA ORGANIZAÇÃO REMETENTE E/OU RECEBEDORA</u> .....	24
5.2 <u>DO CTLA</u> .....	25
5.3 <u>DO COMAE (POR MEIO DO CCOA)</u> .....	26
5.4 <u>DO POSTO CAN (PCAN)</u> .....	26
5.5 <u>DA ORGANIZAÇÃO REQUISITANTE FORA DO SILOMS – MT</u> .....	28
5.6 <u>DA ORGANIZAÇÃO MILITAR DETENTORA DE VEÍCULOS DE CARGA</u> .....	28
5.7 <u>DA UNIDADE AÉREA</u> .....	28
5.8 <u>DA TRIPULAÇÃO</u> .....	28
<b>6 DISPOSIÇÕES FINAIS</b> .....	30
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	31

## **PREFÁCIO**

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

Esta Instrução aplica-se aos modais de transporte que estejam sendo coordenados pelo Centro de Transporte Logístico da Aeronáutica (CTLA).

## **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 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 SERVIÇO DO CORREIO AÉREO NACIONAL**

Atividades destinadas a: apoio logístico às organizações do Comando da Aeronáutica; apoio logístico às organizações das outras Forças Singulares; transporte de correspondência postal; atendimento às regiões atingidas por calamidades públicas e às necessidades governamentais especiais, de caráter político-humanitária, em âmbito nacional e internacional; contribuir para a integração nacional; atender às necessidades especiais de intercâmbio internacional, no quadro das ligações diplomáticas e culturais do Brasil; transporte de militares e civis; e atender outras ações de interesse do Comando da Aeronáutica, conforme previsto na legislação.

#### **1.2.2 SISTEMA DO CORREIO AÉREO NACIONAL – SISCAN**

Conjunto de meios materiais e humanos, organizados sistemicamente (órgãos e elementos organizadamente estruturados), com a finalidade de proporcionar um eficiente funcionamento de todas as atividades do Serviço do Correio Aéreo Nacional, vinculados entre si por interesse de coordenação e orientação (técnica e normativa), não implicando em subordinação hierárquica.

#### **1.2.3 ÓRGÃO CENTRAL DO SISCAN**

O Centro Logístico da Aeronáutica (CELOG) é o 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 COORDENADOR DOS PCAN, TTL e ECAN**

O Centro de Transporte Logístico da Aeronáutica (CTLA) é o Órgão Coordenador dos Postos do Correio Aéreo Nacional (PCAN), dos Terminais de Transporte Logístico (TTL) e dos Elementos CAN (ECAN). É uma OM diretamente subordinada ao CELOG, sendo responsável pela coordenação de todos os modais de transporte do SISCAN, bem como a execução do Modal Rodoviário e das atividades de Despacho Aduaneiro no âmbito do COMAER.

#### **1.2.5 ÓRGÃOS OU ELOS EXECUTIVOS DO SISTEMA**

São os Elos responsáveis pelo cumprimento das normas que permitem a

realização do transporte realizado no SISCAN, conforme constante na Norma Sistêmica do Comando da Aeronáutica (NSCA) 4-1 que rege o funcionamento do Sistema do Correio Aéreo Nacional.

#### **1.2.6 ELOS EXECUTORES ESTRATÉGICOS**

São os Órgãos de Direção Geral, Setorial e de Assistência direta e imediata ao Comandante da Aeronáutica (ODGSA) que (conforme constante na Norma Sistêmica do Comando da Aeronáutica (NSCA) 4-1, que rege o funcionamento do Sistema do Correio Aéreo Nacional): planejam, programam ou solicitam missões aéreas; possuam em sua estrutura meios aéreos próprios ou adjudicados; ou ainda que possuam terminais de carga ou passageiros de sua estrutura em suas OM subordinadas.

### **1.3 ÂMBITO**

Esta Instrução, de observância obrigatória, aplica-se ao CELOG, às Organizações Militares envolvidas e, compulsoriamente, a todos os Elos 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 suscetível 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 com sinais de danos ou estragos;
- f) carga especial: carga que, pela sua característica, requeira cuidado especial no seu manuseio, transporte e/ou estocagem;
- g) carga extraviada: carga manifestada, mas não recebida;
- h) carga não identificada: carga não constante no manifesto e sem identificação do signatário/destinatário;
- 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: são todos os materiais ou substâncias que por suas características físico-químicas são capazes de por em risco a saúde de pessoas ou animais, a segurança, a propriedade e o meio ambiente;
- 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 Correio Aéreo Nacional (CAN), cedida pela autoridade competente a uma entidade militar e/ou civil;
- p) Cotista: organização militar e/ou civil beneficiada em cota;
- q) CNEN: Comissão Nacional de Energia Nuclear;
- r) IATA: Associação Internacional dos Transportadores Aéreos;
- s) DGR: *Dangerous Goods Regulation* - regulamento de cargas perigosas da IATA;
- t) Declaração de Importação (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 liberado para o transporte de carga e/ou passageiro;
- w) Elemento CAN (ECAN): responsável credenciado por autoridade competente da área operacionalizada para atender e apoiar as missões de transporte militar em localidades que não disponham de PCAN, permanecendo vinculado operacionalmente ao CTLA e administrativamente à OM local 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) IPLR: Item Paralisando a Linha de Revisão;
- z) material nocivo: material que pode, direta ou indiretamente, causar danos à aeronave, equipamentos e/ou operadores, a curto ou longo prazo;
- aa) Mecânico/Mestre-de-Carga (*Load-Master*): militar responsável pelas operações de carregamento/descarregamento de material em aeronave da Força Aérea Brasileira;
- bb) PAMB-RJ: Parque de Material Bélico da Aeronáutica do Rio de Janeiro;
- cc) PCAN - Posto do Correio Aéreo Nacional: 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/desembarque de material e pessoal das aeronaves/veículos de carga que executam missões do CAN;
- dd) separação de carga: ato de separar a carga por destino, de acordo com o modal disponível, prioridade e compatibilidade entre a carga e o meio de transporte;
- ee) GMM: Guia de Movimentação de Material;
- ff) FISPQ: Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos;
- gg) TTL (Terminal de Transporte Logístico): de caráter permanente ou temporário, é a área estruturada para atendimento da logística de cargas, porém com capacidade limitada para atendimento de passageiros;
- hh) COMAE (Comando de Operações Aeroespaciais): ODGSA responsável pelo emprego de meios aéreos no âmbito da FAB;
- ii) CCOA (Centro Conjunto de Operações Aéreas): setor do COMAE responsável pelo planejamento, programação e acionamento de missões aéreas, com as de Transporte Aéreo Logístico (TAL); e
- jj) SILOMS-MT: Sistema Integrado de Logística de Material e de Serviços – Módulo Transporte.

### **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 impossibilitar qualquer tipo de extravio do seu conteúdo;
- b) não acarretar ferimentos às pessoas; e
- c) não causar danos 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, gravura ou etiquetas de manipulação. Ex: “FRÁGIL”, “ESTE LADO PARA CIMA”, “URGENTE” etc.

**3.1.3.1** O volume contendo materiais perigosos deverá ser etiquetado conforme a respectiva classe de risco, etiquetas de manipulação, código ONU, de acordo com a DGR da IATA vigente e acompanhado da notificação de carga restrita, bem como, nos casos de se tratar de produtos químicos, da FISPQ.

**3.1.4** Cada volume deverá ser cadastrado no SILOMS-MT, obrigatoriamente, com as seguintes informações:

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

**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, para permitir o encaixe dos garfos das empilhadeiras.

#### **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.

**3.2.2.2 Saco**

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

**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 Cilindro**

Embalagem, geralmente em material metálico, para conter materiais sob pressão.

**3.2.2.7 Casulo ou Contêiner**

Embalagem em forma de receptáculo fechado que, por suas características, não requer maiores cuidados.

**3.3 RECEBIMENTO E CONFERÊNCIA DA CARGA NO PCAN**

**3.3.1** O recebimento e a conferência só serão realizados se a carga a ser embarcada estiver com a identificação e embalagem adequada. 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 particular com destino às localidades situadas no território nacional será recebida mediante autorização do chefe do PCAN local, somente após coordenação com o CTLA.

**3.3.4** 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.

**3.3.5** Após a realização das vistorias de entrega de material no PCAN, caberá ao responsável pela carga a incumbência de lacrá-la e, quando por motivo justificado a vistoria ocorrer em trânsito, a mesma deverá ser lacrada pelo Chefe do respectivo PCAN.

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

**3.3.7** Com exceção das correspondências escritas, o PCAN poderá, a qualquer tempo, com a devida justificativa e com a autorização do Chefe, efetuar vistorias na carga recebida, desde que o faça na presença de duas testemunhas. Tal procedimento deverá ser realizado de forma a preservar a integridade do emissor e de todos os componentes do Sistema.

**3.3.8** As cargas recebidas/expedidas após o horário de expediente, fins de semana e feriados, serão de responsabilidade da equipe de serviço ao PCAN. Deverão seguir todos os procedimentos de praxe no que concerne ao registro dos dados no SILOMS-MT, com descrição dos itens movimentados e identificação dos responsáveis pela origem/destino. É vedado o recebimento/expedição de cargas particulares fora do horário de expediente, exceto nos casos autorizados pelo Chefe do 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, só podendo se afastar destes critérios por necessidades extremas e mediante autorização do Comandante da OM ao qual estiver subordinado ou de outra autoridade competente:

- 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 e material aeronáutico sob investigação em virtude de acidente;
- 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, com a devida comprovação;  
e
- j) prioridade 10 – cargas não previstas nos itens anteriores.

## 4 CARREGAMENTO E DESCARREGAMENTO

### 4.1 GENERALIDADES

**4.1.1** O operador do PCAN, responsável pelo embarque e desembarque de carga, deverá providenciar para que todos os equipamentos necessários estejam checados e à disposição do serviço quando da chegada de 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 do recebimento 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 unitizada em palete, 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 CTLA, ao PCAN de origem e à Unidade Aérea envolvida, as discrepâncias encontradas na referida operação.

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

**4.1.7** Nos procedimentos de carregamento/d Descarregamento de qualquer aeronave, os operadores de Equipamento de Apoio em Solo (EAS) e demais membros do PCAN deverão cumprir as seguintes determinações:

- a) nenhum operador de EAS deve se aproximar de qualquer extremidade da aeronave. Não obstante, deverá manter a distância mínima de 30 metros, devendo aguardar o balizamento e a coordenação do mestre de carga (*Load-Master*) para proceder a sua aproximação;
- b) aproximar-se/afastar-se da aeronave mediante autorização e orientação do *Load-Master*. Na ausência deste, qualquer aproximação/afastamento deve ter a orientação de outro membro da tripulação;
- c) a velocidade de aproximação ou afastamento da aeronave deve ser sempre correspondente a de um homem andando;
- d) em hipótese alguma deve ser realizado trânsito de equipamentos sob as asas e em áreas próximas aos motores;
- e) todos os envolvidos na operação de solo devem permanecer atentos aos movimentos dos demais equipamentos que estejam ocorrendo de maneira concomitante;
- f) todos os envolvidos na operação de solo devem permanecer atentos à operação de abastecimento da aeronave, respeitando os limites do caminho ou do ponto de abastecimento, para evitar a obstrução da rota de fuga do veículo abastecedor; e
- g) após o afastamento dos EAS, estes deverão ser posicionados em local seguro e distante o suficiente para a saída da aeronave.

**4.1.8** A prioridade para utilização dos EAS nos atendimentos às aeronaves está descrita no Quadro 1:

Quadro 1: Prioridade para utilização dos EAS nos atendimentos às aeronaves

Aeronave	Prioridade no:		Obs:
	Carregamento	Apoio de transporte	
KC-390	1-Loader	1-Carreta 3 paletes	<b>A esteira de bagagem poderá ser utilizada a qualquer tempo, conforme necessidade da operação.</b>
	2-Empilhadeira	2-Dolly	
		3-Carrinho Bagagem	
C – 95 Bandeirante	1-Empilhadeira	1-Dolly	
		2-Carrinho Bagagem	
		3-Carreta 3 paletes	
		4-Loader	
C – 97 Brasília	1-Empilhadeira	1-Dolly	
		2-Carrinho Bagagem	
		3-Carreta 3 paletes	
		4-Loader	
C – 98 Caravan	1-Carrinho de Bagagem	1-Empilhadeira	
		2-Dolly	
		3-Carreta 3 paletes	
		4-Loader	
C – 99 Emb 145	1-Carrinho de Bagagem	1-Dolly	
		2-Carreta 3 paletes	
		3-Loader	
C – 105 Amazonas	1-Loader	1-Dolly	
	2-Empilhadeira	2-Carreta 3 paletes	
		3-Carrinho Bagagem	
C – 130 Hércules	1-Loader	1-Dolly	
	2- Carreta 3 paletes	2-Carrinho Bagagem	
	3- Empilhadeira		
Outras Aeronaves	Conforme determinação da tripulação.		

## **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 5.1.1), 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/CPF;
- c) data da retirada;
- d) telefone para contato; e
- e) assinatura.

**4.2.3** Para as cargas entregues após o expediente esses procedimentos serão de responsabilidade da equipe de serviço.

**4.2.4** A carga particular não retirada ou reclamada no prazo máximo de três meses 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) para carga não relacionada no Manifesto de Carga – Informar ao CTLA, ao PCAN de origem e ao PCAN destinatário, via SILOMS-MT, nas opções “DISCREPÂNCIA DE ENVIO/RECEBIMENTO”, 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) para carga manifestada e não encontrada - Informar ao CTLA, ao PCAN de origem e à Unidade responsável pelo transporte, via SILOMS- MT, nas opções “DISCREPÂNCIA DE ENVIO/RECEBIMENTO”, a discrepância verificada e o não recebimento da referida carga. O CTLA 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 a abertura do volume e a 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;
- b) caso seja encontrado material perecível e/ou nocivo à saúde, fazer uma avaliação quanto à necessidade de sua destruição, devendo informar à Organização a que está ligado administrativamente para obter esta autorização de destruição; e
- c) caso o material seja ilícito, o Comandante da OM local em que o PCAN está subordinado deverá ser comunicado imediatamente para as medidas legais cabíveis.

**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 CTLA, o qual determinará as instruções ao PCAN para o recolhimento e destinação do material; decorridos 90 dias nesta condição, proceder-se-á conforme o item 4.2.4.



## **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, quando necessário, utilizando-se bases 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 CARGA NOCIVA**

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

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

### **4.5.3 ANIMAL VIVO**

**4.5.3.1** Somente será transportado animal vivo 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 ou equivalente.

**4.5.3.2** 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 e à coordenação prévia para o transporte.

### **4.5.4 CARGAS PERECÍVEIS**

**4.5.4.1** Deverão ser recebidas e embarcadas na iminência da decolagem da aeronave, de maneira que não atrase a decolagem nem cause danos à carga.

**4.5.4.2** Material congelado deverá embarcar acondicionado em vasilhames térmicos, a fim de evitar danos ao piso da aeronave, devido ao descongelamento natural até seu destino.

### **4.5.5 CARGA PERIGOSA**

**4.5.5.1** Tendo em vista os PCAN não possuírem instalações adequadas e especializadas para os diversos tipos de cargas perigosas, é desejável que o PCAN remetente anexe as fichas técnicas junto ao material a ser embarcado e que o solicitante do transporte providencie a embalagem apropriada para o material.

**4.5.5.2** São consideradas cargas perigosas:

- a) material explosivo (deverá seguir as normas da DIRMAB, conforme preconizado pelo MCA 135-2);
- b) gases inflamáveis, tóxicos, não inflamáveis e não tóxicos;
- c) líquidos inflamáveis;

- d) sólidos inflamáveis;
- e) materiais comburentes e peróxidos orgânicos;
- f) substâncias tóxicas e infecciosas;
- g) material radioativo (deverá seguir as normas do CNEN);
- h) substâncias corrosivas; e
- i) substâncias ou objetos perigosos, para o meio ambiente, não inclusos nos itens anteriores.

**4.5.5.3** Toda a coordenação de carga perigosa deve ser adequada ao DGR (IATA) vigente.

**4.5.5.4** Deverão ser atendidas as observações abaixo a fim de prevenir 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.

**4.5.5.5** Tambores de combustível, vazios, são considerados inflamáveis pela facilidade com que liberam vapores e provocam explosões.

**4.5.5.6** Acumuladores de carga deverão ser inspecionados e avaliados quanto ao estado geral e vazamentos, inclusive quando instalados em viaturas a serem transportadas.

**4.5.5.7** Botijão de gás (GLP), UN 1075, tem o transporte aéreo proibido com passageiros. Para embarque deste produto em aeronave de carga apenas, deverão ser observadas as instruções de embalagem e as disposições especiais, conforme o que determina o manual de cargas perigosas (DGR) da IATA e/ou autoridade competente.

**4.5.5.8** Os veículos, máquinas ou equipamentos que contenham motores à combustão interna ou baterias deverão atender aos seguintes procedimentos:

- a) assegurar a máxima drenagem possível 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). 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 a diesel estão isentos deste procedimento de drenagem 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 a finalidade de se assegurar de que não haja vazamento de combustível;
- b) para veículo, máquinas, ou equipamentos movidos por um gás inflamável: os cilindros que contenham o gás devem ser esvaziados completamente; e 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. Caso estejam instaladas baterias lacradas, estas deverão estar fixadas de maneira segura no porta-bateria de veículo, máquinas ou equipamentos. Elas deverão estar protegidas de forma a prevenir danos e curtos-circuitos;

- c) caso estejam 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, esta deverá ser removida e embalada, conforme a aplicabilidade;
- d) os itens críticos requeridos para a operação de veículos, máquinas ou equipamentos, tais como extintores de incêndio e equipamentos de segurança, devem ser fixados de forma segura;
- e) 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 drenados tanto quanto possível. As tubulações desconectadas deverão estar secas e fechadas com tampões à prova de infiltração, devendo ser mantidas em seus lugares; e
- f) os veículos equipados com sistema de proteção contra roubo, equipamentos de rádio comunicação, sistema de navegação e outros, deverão estar desligados.

#### **4.5.5.9 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 ferramentas – 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.

#### **4.5.6 TRANSPORTE DE CADÁVERES**

**4.5.6.1** Será realizado, salvo determinação em contrário da autoridade militar competente, conforme os parâmetros aplicados na IAC 1606, da ANAC.

**4.5.6.2** Para o transporte de cadáveres em aviões da FAB, deverão ser apresentados os seguintes documentos:

- a) certidão de óbito emitida por cartório de Registro Civil;
- b) ata de embalsamento ou conservação do corpo da pessoa falecida assinada por profissional legalmente habilitado para a prestação do serviço, contendo a descrição da metodologia empregada, quando for o caso;
- c) autorização para remoção do cadáver expedida pela autoridade policial local;
- d) declaração de exumação de restos mortais expedido pela instituição que prestou o serviço, quando se tratar de traslado de restos mortais/cinzas;
- e) declaração de cremação do cadáver expedida em papel timbrado da instituição, quando for o caso de traslado de restos mortais/cinzas;
- f) laudo com descrição da metodologia utilizada no tratamento com material desinfetante dos restos mortais assinado por profissional legalmente habilitado para a prestação do serviço, quando for o caso;
- g) documento que identifique e qualifique o requerente do traslado (original e cópia);
- h) documento de identificação da pessoa falecida a ser trasladada; e
- i) termo de responsabilidade expedido pela empresa prestadora de serviços funerários.

**4.5.6.3** O Laudo Médico de Embalsamento deverá ser exigido quando o transporte previsto ocorrer após 48 horas da ocorrência do óbito e este tiver sido provocado por doença contagiosa, doença suscetível de quarentena, de contaminação, com potencial de infecção constatado, bem como com causas desconhecidas.

**4.5.6.4** Sempre que houver embalsamento de cadáver será compulsório estar o mesmo contido em urna impermeável e hermeticamente fechado.

**4.5.6.5** Será exigido, ainda, que os restos mortais estejam contidos em urna metálica ou de madeira revestida internamente com fibra de vidro, hermeticamente fechadas, quando se tratar de corpos queimados, despedaçados ou em estado de putrefação.

**4.5.6.6** O transporte aéreo de cadáver com radioatividade será realizado após liberação pela Comissão Nacional de Energia Nuclear, conforme normas e especificações próprias daquela Comissão, visando evitar os efeitos das possíveis emissões radioativas existentes.

#### **4.5.7 DA MANIPULAÇÃO DA CARGA**

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

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

**4.5.7.3** As embalagens apresentadas com avarias, corrosões ou vazamentos **deverão ser recusadas**. No caso dessas discrepâncias serem observadas com a carga já aceita, deverá ser separada, colocada em lugar seguro e as discrepâncias relatadas no SILOMS-MT.

**4.5.7.4** Não deverá ser aceito para embarque nenhum *pallet* que nele se encontre traços de vazamento ou de avarias da carga paletizada, até que se corrija tal discrepância.

**4.5.7.5** As embalagens que contenham produtos capazes de reagir perigosamente entre si deverão ser segregadas. A bordo da aeronave, essas embalagens deverão ficar separadas em outros *pallets*.

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

**4.5.7.7** O pessoal do recebimento 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.

**4.5.7.8** Substâncias de reação espontânea da Divisão 4.1 (DGR-IATA) ou peróxido orgânico da Divisão 5.2 (DGR-IATA) não poderão ser expostas a raios solares ou fonte de calor. Deverão ser armazenados em lugares ventilados e a tripulação deverá ser informada sobre este tipo de carga.

**4.5.7.9** Material bélico não deverá permanecer nos PCAN/TTL por motivo de segurança. No caso de necessidade de pernoite deste material no interior do PCAN/TTL, não havendo possibilidade de ser armazenado em Setor de Material Bélico, deverá ser requerida uma guarda armada.

**4.5.7.10** 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 CTLA.

**4.5.7.11** 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.

**4.5.7.12** Cadeira de rodas movida a bateria do tipo não lacrada 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, deve-se retirar primeiro o de polo negativo; ao reconectar, coloca-se primeiro o de polo positivo.

**4.5.7.13** Embalagens com conteúdo líquido não deverão ser transportadas nas rampas.

**4.5.7.14** Baterias instaladas em equipamentos deverão estar em bom estado e fixadas de maneira segura no equipamento; além disso, deverão estar protegidas de forma a prevenir danos e curto- circuitos.

## 5 ATRIBUIÇÕES

### 5.1 DA ORGANIZAÇÃO REMETENTE E/OU RECEBEDORA

Compete à Organização remetente e/ou recebedora:

- a) informar ao PCAN de embarque e/ou desembarque os nomes dos servidores civis e/ou militares autorizados a entregar e/ou receber suas cargas;
- b) como as atividades do SISCAN iniciam-se e encerram-se nos PCAN, deverão entregar/receber, nos PCAN, suas cargas manifestadas no sistema SILOMS-MT (as OM que operam o Sistema). Para as Organizações que não operam o SILOMS-MT, os PCAN deverão emitir um recibo de volume e, depois de recebido, arquivá-lo;
- c) receber o manifesto no Sistema até três dias úteis após o recebimento e conferência do volume físico (as OM que operam o SILOMS-MT);
- d) prover equipe de servidores civis ou militares para auxiliar no carregamento e descarregamento de suas viaturas, no ato da entrega/recebimento nos PCAN;
- e) coordenar, junto ao CTLA, a remessa de cargas para o exterior;
- f) providenciar o correto acondicionamento da carga, de acordo com o previsto nesta Instrução;
- g) coordenar o embarque da carga, junto ao PCAN de origem, para que sejam atendidas todas as exigências previstas;
- h) efetuar a entrega da carga no armazém do PCAN devidamente documentada, com antecedência mínima de dois dias úteis para cargas nacionais e três dias úteis para cargas internacionais da data prevista para a missão. A documentação deve ser obrigatoriamente assinada pelo responsável do setor remetente da carga, discriminando nome legível, posto/graduação e/ou função na OM remetente;
- i) 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;
- j) observar o item 4.5.5 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; e
- k) 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 CTLA

Compete ao CTLA:

- a) planejar as missões, tendo por base a carga disponível para transporte no SILOMS-MT, viabilizando o modal de transporte de carga mais adequado;
- b) encaminhar as solicitações de transporte aéreo ao Órgão competente;
- c) verificar, diariamente, as mensagens recebidas, via SILOMS-MT;
- d) gerenciar, diariamente, as cargas disponíveis para transporte nos PCAN e as solicitações de transporte das unidades que não operam o SILOMS-MT;
- e) inserir no SILOMS-MT as solicitações de transporte das Unidades requisitantes que não operam o referido sistema;
- f) encaminhar ao PAMB-RJ, para missões nacionais, 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 Parque em tela possa analisar a compatibilidade das cargas;
- g) 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;
- h) solicitar ao Órgão competente a alocação dos meios aéreos necessários ao cumprimento do previsto no item acima;
- i) solicitar aos PCAN que mantenham atualizadas as cargas no SILOMS-MT;
- j) manter atualizados todos os EAS do SISCAN no SILOMS-MT e, se necessário, determinar o remanejamento desses equipamentos, com a finalidade de atender aos deslocamentos aéreos e/ou a outras missões do Sistema;
- k) acionar o transporte “porta a porta”, para volumes inerentes ao Comando da Aeronáutica, na condição de AIFP, IPLR ou requisição dos PAMA, até o limite de peso, cubagem e valor estipulado com a empresa contratada;
- l) transportar as cargas perigosas, preferencialmente, pelo modal rodoviário;
- m) 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;
- n) criar missões terrestres interestaduais após o recebimento das solicitações de transporte de cargas;
- o) realizar gestão a fim de manter a disponibilidade da frota superior a sessenta por cento;
- p) identificar os veículos, ao transportar cargas perigosas, com as respectivas placas de perigo, segundo as normas da Agência Nacional de Transporte Terrestre;
- q) escolher o veículo de carga conforme o peso, a cubagem e o tipo de material a ser transportado;

- r) receber toda a carga internacional, de caráter oficial, para embarque e desembarque, efetuando seu desembaraço e sua entrega aos destinatários;
- s) inserir no SILOMS-MT, de acordo com os critérios estabelecidos, toda carga a ser embarcada para o exterior;
- t) encaminhar ao TCTL, após o desembaraço alfandegário, a carga que se encontrar em trânsito, com destino a outros PCAN;
- u) atentar para o correto preenchimento de todos os campos do registro da carga no SILOMS-MT;
- v) providenciar, mediante determinação de autoridade competente, a reciclagem do Curso de Cargas Perigosas (CCP) para todos os envolvidos no transporte destas no SISCAN; e
- w) providenciar capacitação dos condutores de veículos de cargas, conforme as necessidades operacionais dos equipamentos no SISCAN.

### **5.3 DO COMAE (POR MEIO DO CCOA)**

Compete ao COMAE, por meio do CCOA, como Elo do SISCAN conforme item 3.1.2 da NSCA 4-1/2018:

- a) deliberar quanto à alocação dos meios aéreos necessários para o atendimento às solicitações de transporte de carga, de acordo com as solicitações efetuadas pelo CTLA;
- b) informar ao CTLA, para possível aproveitamento, o acionamento de missões extras;
- c) 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, peso e volume por item e total, com uma antecedência mínima de cinco dias úteis do embarque, a fim de que o CTLA possa, em tempo hábil, providenciar todo o trâmite documental junto ao PAMB-RJ, quando se tratar de material bélico, em missões nacionais; e
- d) informar ao CTLA, com antecedência mínima de quatro dias úteis do embarque, a relação recebida constante do item anterior.

### **5.4 DO POSTO CAN (PCAN)**

Compete ao PCAN:

- a) manter atualizada, no SILOMS-MT, a carga existente em seus armazéns, realizando o acompanhamento dos volumes e manifestos criados por ele (PCAN) até a finalização do volume e conclusão do manifesto de carga, com seu posterior recebimento no destino final;
- b) verificar diariamente as mensagens recebidas no SILOMS-MT, confirmando seu recebimento dando, assim, ciência ao remetente da mensagem;
- c) atentar para o correto preenchimento de todos os campos de registro da carga no SILOMS-MT, a fim de que não haja prejuízo no emprego do modal a ser utilizado, assim como informar o número ONU, caso se trate de carga restrita, a fim de facilitar o planejamento do transporte;



- d) atualizar, diariamente, a disponibilidade dos EAS no SILOMS-MT;
- e) solicitar ao COMGAP, via Cadeia de Comando, os cursos necessários e disponíveis para os militares do efetivo dos PCAN;
- f) inspecionar os volumes recebidos, confrontando o documento de remessa com as etiquetas de identificação;
- g) fazer a troca dos equipamentos permutáveis (*pallet*, fita de amarração, rede e acopladores), após o término do carregamento/descarregamento, entre a aeronave transportadora e o PCAN ou vice-versa;
- h) 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. Em aeronave sem equipamentos para troca, o PCAN deverá incluir o equipamento, como volume no manifesto de carga, via SILOMS-MT, ficando o PCAN de destino responsável pelo retorno do equipamento ao PCAN de origem. Toda alteração na quantidade dos EAS do PCAN deverá ser informada, imediatamente, no SILOMS-MT, em “DISPONIBILIDADE DE EAS”;
- i) elaborar o Manifesto de Carga, no SILOMS-MT, após tomar conhecimento do acionamento da missão;
- j) separar a carga e montar os *pallets*, em função da disponibilidade e compatibilidade da aeronave;
- k) manter uma equipe de serviço pronta, diariamente, para carregar e descarregar aeronaves/veículos, colocando à disposição da tripulação os equipamentos necessários à operação;
- l) carregar e descarregar as aeronaves/veículos de carga em coordenação com o mecânico, mestre-de-carga, motorista ou acompanhante da carga;
- m) 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;
- n) 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;
- o) 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;
- p) zelar para que as normas de segurança relacionadas com o embarque e desembarque de cargas sejam fielmente observadas e cumpridas;
- q) informar ao destinatário, a chegada de sua carga e as providências necessárias para a retirada dos volumes;
- r) efetuar o carregamento e o descarregamento das aeronaves, obedecendo à seguinte prioridade:
  - aeronaves em trânsito, para decolagem imediata, independentemente de sua origem;

- aeronaves em trânsito para pernoite;
  - aeronaves da sede, em início de missão; e
  - aeronaves da sede, em término de missão.
- s) para o item anterior, em igualdade de condições, dar prioridade às aeronaves cujos comandantes possuam o maior grau hierárquico.

### **5.5 DA ORGANIZAÇÃO REQUISITANTE FORA DO SILOMS-MT**

Compete à Organização sem acesso ao SILOMS-MT solicitar formalmente ao CTLA, via cadeia de Comando, o transporte de cargas, informando o peso, dimensões e volume de cada item.

### **5.6 DA ORGANIZAÇÃO MILITAR DETENTORA DE VEÍCULO DE CARGA**

Compete à OM detentora de veículo de carga (caminhões/carretas) criar suas missões próprias, no SILOMS-MT, informando o tipo de veículo, trecho, rota, peso e cubagem disponíveis para possível aproveitamento da missão pelo CTLA.

### **5.7 DA UNIDADE AÉREA**

Compete à Unidade Aérea ou Organização equivalente:

- a) manter-se atualizada, junto ao CCOA, por meio de sistemas vigentes, das missões programadas; e
- b) solicitar alteração ou cancelamento de rotas ao CCOA, bem como informar os fatores que o motivaram.

### **5.8 DA TRIPULAÇÃO**

#### **5.8.1 DO COMANDANTE DA AERONAVE**

Compete ao Comandante da Aeronave:

- a) informar aos PCAN a carga a ser desembarcada e a disponibilidade de peso a ser embarcado, antes do pouso;
- b) cumprir e fazer cumprir as Normas e Procedimentos do SISCAN;
- c) conhecer a documentação relativa aos procedimentos de transporte aéreo de carga e responsabilizar-se pela sua veiculação e guarda;
- d) escriturar, em relatório adequado ou em Ordem de Missão, as dúvidas ou irregularidades observadas e a ação desenvolvida para saná-las;
- e) exigir que todo o processo relativo a embarque e desembarque de carga seja feito através do PCAN, TTL, ou ECAN;
- f) responsabilizar-se pela operação de embarque e desembarque da carga nos locais onde não houver PCAN, TTL ou ECAN;
- g) não permitir, em missão internacional, o desembarque da carga em locais não previstos pelo Órgão acionador da missão; e
- h) informar ao PCAN as próximas escalas previstas na missão e qualquer alteração de horário ou cancelamento de etapa.

### 5.8.2 DO MOTORISTA DE VEÍCULO DE CARGA

Compete ao Motorista do veículo de carga:

- a) cumprir e fazer cumprir as normas e procedimentos do SISCAN;
- b) conhecer a documentação relativa aos procedimentos de transporte terrestre de carga e responsabilizar-se pela sua veiculação e guarda;
- c) escriturar, em relatório adequado ou em Ordem de Missão, as dúvidas ou irregularidades observadas e a ação desenvolvida para saná-las;
- d) realizar, salvo determinação em contrário, todo o processo relativo a embarque e desembarque de carga na viatura;
- e) responsabilizar-se pela operação de embarque e desembarque das cargas nos locais onde não houver PCAN, TTL ou ECAN;
- f) embarcar nos caminhões/carretas somente aquelas cargas que foram inseridas no SILOMS-MT;
- g) conferir, entregar e receber as cargas somente nos locais determinados; e
- h) exigir dos PCAN a documentação pertinente quando se tratar de carga restrita (Notificação de Carga Restrita, FISPQ e Ficha de Emergências).

### 5.8.3 DO MECÂNICO/MESTRE-DE-CARGA DA AERONAVE

Compete ao Mecânico ou Mestre-de-Carga (*Load Master*) da aeronave:

- a) acompanhar e coordenar o carregamento e/ou descarregamento da aeronave;
- b) receber do PCAN a documentação pertinente à carga, dando a sua quitação e reportando as discrepâncias verificadas;
- c) 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; e
- d) 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 qualquer natureza por eventuais danos causados à carga, seu extravio e o alijamento em voo, 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 CELOG, via cadeia de Comando.

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

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília, DF: Presidência da República, [2021]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/17565compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565compilado.htm). Acesso em: 23 out. 2021.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico. Portaria DIRMAB nº 78/PLON-2, de 5 de julho de 2017. Aprova a reedição do Manual que estabelece a doutrina, os processos e a documentação de manutenção do Sistema de Material da Aeronáutica: MCA 66-7. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 118, 12 jul. 2017.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Comando-Geral de Apoio. Portaria COMGAP nº R-40/3EM, de 19 de agosto de 2014. Aprova a reedição da instrução que trata dos procedimentos relativos à atividade de acompanhamento do transporte de material bélico no âmbito da força aérea brasileira: ICA 135-16. **BSA**, 29 ago. 2014.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Comando-Geral de Apoio. Portaria COMGAP nº 12/4EM, DE 12 DE MAIO DE 2014. Aprova a primeira modificação do Manual que trata da Segurança de Explosivos: MCA 135-2 **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 105, 5 jun. 2014.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria DECEA Nº 179/DGCEA, de 10 de dezembro de 2012. Aprova a reedição da Instrução que disciplina a Metrologia no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB): ICA 9-1. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 046, 8 mar. 2013.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico. Portaria DIRMAB nº 88/2AEEM-2, de 11 de junho de 2013. Aprova a reedição da ICA 66-12, "Metrologia nos Sistemas de Material Aeronáutico e Bélico". **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 116, 20 jun. 2013.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico. Portaria DIRMAB nº 32, de 9 de março de 2007. Aprova a edição do Manual que disciplina as atividades inerentes à Função Logística de Suprimento de Material Aeronáutico: MCA 67-1. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 095, 18 maio 2007.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Intendência da Aeronáutica. Portaria nº 032/DIRINT, de 3 de novembro de 2005. Aprova o Manual que dispõe sobre os procedimentos de identificação e embalagem dos materiais de intendência pertencentes às classes a cargo da Diretoria de Intendência. MCA 168-1. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 208, 7 nov. 2005.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Portaria EMAER nº 8/3SC2, de 14 de abril de 2003. Aprova a reedição do Manual de Abreviaturas, Siglas e Símbolos da Aeronáutica: MCA 10-3. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 74, 22 abr. 2003.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Portaria EMAER nº 002/3SC2, de 30 de janeiro de 2001. Aprova a reedição do Manual que dispõe sobre padronização do uso de termos, palavras, vocábulos e expressões de uso corrente no âmbito

do Comando da Aeronáutica. Glossário da Aeronáutica: MCA 10-4. **Boletim Externo Ostensivo EMAER**, n. 2, 2001.

BRASIL. Ministério da Ciência e Tecnologia. Comissão Nacional de Energia Nuclear. **Resolução CNEN 013/1988**. Transporte de Materiais Radioativos: Norma CNEN NE 5.01. Disponível em: <http://appasp.cnen.gov.br/seguranca/normas/pdf/Nrm501.pdf>. Acesso em: 24 out. 2021.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro Logístico da Aeronáutica. Portaria COMGAP nº 191/ADNP, de 30 de outubro de 2018. Aprova a reedição da norma que rege o funcionamento do Sistema do Correio Aéreo Nacional: NSCA 4-1. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 195, 7 nov. 2018.