


INSTRUÇÃO

SOBRE

TRANSPORTE DE CARGA NO

COMPARTIMENTO DE

PASSAGEIROS

<p>INSTRUÇÃO Nº 01/AAC/2020</p>	<p>Aprovação</p>  <p>AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL Civil Aviation Authority Praia / Cabo Verde PCA</p>	<p>19/06/2020</p> <p>Página 1 de 13</p>
-------------------------------------	---	---

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

Páginas	Revisão	Data da Revisão	Páginas	Revisão	Data da Revisão
1 a 13	Original				



REGISTO DE REVISÕES

Revisão N°	Norma Afectada	Data da Revisão	Revisão N°	Norma Afectada	Data da Revisão



INSTRUÇÃO Nº 01/AAC/2020

Nos termos da subsecção 8.I.270 do CV-CAR 8, não é permitido o transporte de carga no compartimento de passageiros de uma aeronave, exceto conforme determinado pela autoridade aeronáutica.

Atendendo que, os serviços de transporte de carga aérea são vitais para a economia e para combater o COVID-19, e Cabo Verde e as cadeias globais de abastecimento dependem da sua exploração sem entraves, torna-se urgente encontrar uma solução legal que permita aos operadores transportar carga com recurso a aeronaves de passageiros. Por conseguinte, a carga aérea deve poder entregar continuamente produtos críticos, como alimentos, medicamentos e equipamentos de proteção individual (EPI), bem como outros produtos que sejam vitais para o funcionamento de cadeias de abastecimento sensíveis.

Além disso, ressalva-se que, para o transporte de carga no compartimento de passageiros de uma aeronave, os operadores aéreos podem igualmente, observar as diretrizes publicadas pelos fabricantes de aeronaves.

É neste âmbito, e perante a atual crise da COVID-19, que a autoridade aeronáutica aprovou a presente instrução com o objetivo de fornecer orientações aos operadores aéreos nacionais para o transporte de carga num compartimento de passageiro certificado para transportar passageiros.

Esta instrução prevê orientações para o transporte de carga nos assentos dos passageiros, bem como para o transporte de carga nos compartimentos dos passageiros onde os assentos foram removidos para o efeito.

Relativamente aos aspetos da aeronavegabilidade no que respeita ao transporte de carga nos assentos do compartimento de passageiros ou ao transporte de carga no compartimento de passageiros onde os assentos foram removidos, esta instrução fornece aos operadores aéreos informações técnicas para cumprirem os requisitos regulamentares aplicáveis, quando não existe qualquer alteração de desenho aprovada ou investigações técnicas relacionadas estiverem a decorrer.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 15º dos Estatutos da Agência Aviação Civil aprovados pelo Decreto-Lei n.º 47/2019, de 28 de outubro, conjugados com o número 2 do artigo 173º, ambos do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de setembro manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

1. OBJECTO

O objetivo desta instrução é fornecer orientações aos operadores aéreos nacionais, durante a atual crise da COVID-19, para o transporte de carga num compartimento de passageiro certificado para transportar passageiros.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Esta instrução é aplicável aos proprietários de aeronaves e operadores aéreos nacionais.

3. REFERÊNCIAS

Esta instrução baseou-se nos seguintes documentos:

- a) CV-CAR 5, 8, 9 e 18;
- b) Anexos 6 e 8 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 1944;
- c) Documento 9760 da OACI;
- d) OACI – Doc. 10144 – Handbook for CAAs on the Management of Aviation Safety Risk Related to COVID-19.

4. MEDIDAS OPERACIONAIS PARA O TRANSPORTE DE CARGA EM COMPARTIMENTOS DE PASSAGEIROS

4.1. Generalidades

- 4.1.1. A carga só deve ser transportada por operadores aéreos que detenham a aprovação válida da autoridade aeronáutica, de acordo com o CV-CAR 9.
- 4.1.2. As operações de carga, em apoio dos pedidos decorrentes da COVID-19, em que a carga deve ser transportada em compartimentos de passageiros, devem ser realizadas com a limitação SEM PASSAGEIROS.
- 4.1.3. Apenas tripulação de voo requerida, que está diretamente relacionada com a operação de tais voos de carga, é permitida, incluindo Técnicos de Manutenção de Aeronaves (TMA), agindo como membro de tripulação adicional. À tripulação de voo requerida deve ser solicitada formação nas suas funções, bem como o registo das formações.
- 4.1.4. Estas operações somente devem ser permitidas temporariamente e, se necessário, dada a atual situação COVID-19. O transporte de carga nos assentos dos passageiros ou, no compartimento de passageiro, exigirá sistemas de retenção adequados que garantem a segurança no solo, no voo, na turbulência, na descolagem, na aterragem e nas condições de aterragem de emergência.

4.2. Composição da Tripulação

- 4.2.1. As operações sem passageiros exigem que um ou mais membros de tripulação inspecionem e acedam a todas as áreas do compartimento de passageiro durante todas as fases do voo.
- 4.2.2. Os membros de tripulação referidos acima, são considerados membros adicionais da tripulação requerida com funções específicas de combate ao incêndio, atribuídas durante o voo.
- 4.2.3. Os membros de tripulação adicionais devem ser dotados de assentos adequados que não estejam localizados perto da carga (isto é, primeiras filas).
- 4.2.4. Os assentos referidos no parágrafo anterior, devem ser certificados para utilização durante o táxi, descolagem, aterragem, voo e condições de aterragem de emergência. A localização dos assentos dos membros de tripulação adicionais deve estar dotada com um meio de comunicação bidirecional com a tripulação de voo.
- 4.2.5. Os membros de tripulação adicionais devem receber a seguinte formação em procedimentos de emergência:
- a) Instruções na localização e funcionamento de todos equipamentos de emergência;
 - b) reconhecimento e supressão do fogo no ar e no chão;
 - c) Utilização de extintores de incêndio portáteis, incluindo formação prática;
 - d) Utilização de equipamento de respiração protetora, incluindo treino prático;
 - e) operação e utilização de saídas de emergência;
 - f) Procedimentos de evacuação de emergência;
 - g) Colocação e inflação dos salva-vidas;
 - h) Remoção dos botes salva-vidas e dos *slides*, inflação e embarque.

4.3. Colaboradores a bordo de uma aeronave

O transporte de carga sem passageiros pode comportar três ou mais colaboradores, dentre os quais, um deve ser assistente de primeiros socorros, com formação específica.

4.4. Procedimentos

- 4.4.1. Deve ser realizada uma avaliação dos riscos, a fim de identificar os perigos relacionados com a exploração de voos de carga utilizando configurações de compartimentos de passageiros que tenham sido aprovadas apenas para o transporte de passageiros.

- 4.4.2. A avaliação dos riscos referida no parágrafo anterior deve ser submetida à autoridade aeronáutica, devendo abordar a configuração específica da aeronave a utilizar para o transporte de carga no compartimento de passageiro, quer os assentos dos passageiros permaneçam ou não instalados.
- 4.4.3. O piloto em comando deve assegurar que, antes de cada voo ou série de segmentos de voo, os membros de tripulação recebam um *briefing* pré-voo para abordar o tipo de operação que é conduzida e quaisquer informações adicionais necessárias para o voo, incluindo informações relativas a equipamentos fora de serviço ou anomalias.
- 4.4.4. O operador aéreo deve desenvolver procedimentos para garantir que a carga esteja devidamente localizada, armazenada e segura antes de cada voo, durante o voo, e antes da aterragem com base nas recomendações da autoridade aeronáutica contidas nesta instrução.
- 4.4.5. Os procedimentos referidos no parágrafo anterior podem ser realizados pela tripulação de voo ou membros de tripulação adicionais. Uma vez completados, deve haver um meio de registo de que os procedimentos tenham sido cumpridos e que esta informação foi partilhada com o piloto em comando, sendo parte da verificação final do procedimento.
- 4.4.6. Os operadores devem estabelecer procedimentos para gerir as situações de emergência no compartimento de passageiro, sendo que os procedimentos existentes podem ser alterados para abordar este tipo de operação da aeronave.
- 4.4.7. O piloto em comando é responsável por garantir que todos os membros de tripulação sejam devidamente informados antes da partida.
- 4.4.8. Os operadores podem solicitar revisões temporárias dos seus manuais aplicáveis para incluir o novo formato de operações e os procedimentos relacionados, antes de começarem as atividades, incluindo manuais de operações, de controlo de manutenção, de terra, carregamento de carga, entre outros.
- 4.4.9. Os operadores devem estabelecer procedimentos para abordar os equipamentos necessários para cada voo a operar, tendo em conta a alteração da configuração da aeronave, bem como os procedimentos de emergência e outros procedimentos anormais quando operados para o transporte de carga no compartimento de passageiro.

4.5. Carregamento e mitigações

Devem ser adotadas as seguintes medidas para o carregamento e mitigações para o transporte de carga no compartimento de passageiro, incluindo nos assentos dos passageiros:

- a) O peso e a posição exata de carga no compartimento dos passageiros e nos porões de carga designados devem refletir-se na documentação de peso e centragem

- (folha de carga) e nos manuais de controlo de peso e centragem e de carga, conforme aplicável;
- b) O piloto em comando (PIC) deve ser informado do conteúdo da carga através do *Notice to Captain* (NOTOC) ou outros procedimentos do operador aprovados;
 - c) O operador deve carregar a aeronave tendo em conta os diferentes níveis de proteção contra incêndios disponíveis nas zonas de carga;
 - d) Para as divisórias, ou outros compartimentos de passageiros, tais como compartimento de bagagens de mão, ou compartimentos de arrumação, que têm uma etiqueta a indicar a capacidade máxima, os artigos de carga armazenados nessas zonas não devem exceder a capacidade máxima indicada na etiqueta;
 - e) As limitações máximas de capacidade estabelecidas nas etiquetas de segurança (sob ou adjacentes aos locais de arrumação aprovados para carga) não devem ser ultrapassadas. Aplicam-se todas as instruções de arrumação especificadas nas etiquetas;
 - f) O peso da carga não deve exceder os limites estruturais do pavimento, ou dos assentos, tal como publicado na documentação da aeronave (capítulo de limitação no Manual de Peso e Centram, Limitações nos manuais de manutenção dos assentos, entre outros);
 - g) A carga colocada em zonas de arrumação com portas, não deve ser de dimensão que impeça o fecho das portas de forma segura;
 - h) Os itens de carga só devem ser guardados num local que seja capaz de os conter para receber cargas no solo, em voo, na descolagem, na aterragem e em condições de emergência;
 - i) A localização de arrumação de carga deve ser tal que, em caso de evacuação de emergência, não impeça o acesso ao corredor e à saída;
 - j) A carga não deve ser colocada de forma que impeça o acesso aos equipamentos de emergência;
 - k) A carga deve ser verificada para garantir uma boa arrumação nas seguintes circunstâncias mínimas, em que os membros de tripulação adicionais são obrigados a efetuar as inspeções de controlo:
 - i) Antes da descolagem;
 - ii) Antes da aterragem;
 - iii) Em intervalos frequentes durante o voo (não superior a 30 minutos), e
 - iv) Sob ordens do piloto em comando (PIC);
 - l) Os corredores devem permanecer livres de carga para permitir o acesso à carga e aos assentos (se ainda estiverem instalados), em caso de fumo ou fogo;

- m) Qualquer fumo ou fogo no interior do compartimento de passageiro deve ser facilmente detetado e extinto, utilizando o equipamento de emergência fornecido;
- n) Podem ser necessários equipamentos de emergência adicionais, tais como extintores de incêndio portáteis, equipamento protetor de respiração (PBE), para fazer face ao suposto aumento da carga de fogo em comparação com o transporte de passageiros;
- o) Os membros de tripulação adicionais devem estar a bordo para inspecionar e aceder a todas as áreas do compartimento de passageiro durante todas as fases de voo;
- p) Qualquer incêndio que possa ocorrer deve ser descoberto e extinto imediatamente utilizando equipamento de emergência.
- q) Deve haver um número adequado de tripulantes treinados que atuam como bombeiros (não devem fazer parte da tripulação de voo) com uma quantidade suficiente de equipamentos de combate a incêndios;
- r) Os equipamentos mencionados no parágrafo anterior, podem ser arrumados nos compartimentos de arrumação existentes (compartimento de bagagem de mão, ou em outros compartimentos) desde que a localização seja identificável para os tripulantes;
- s) Os pormenores específicos, incluindo a frequência dos controlos a bordo, devem ser coordenados com a autoridade aeronáutica;
- t) Os membros de tripulação adicionais devem ser colocados nos assentos de tripulantes de cabina, a menos que existam outros assentos adequados para a operação. Não devem partilhar as filas dos assentos com carga;
- u) Deve haver uma clara separação das zonas ocupadas pelos tripulantes e das que estão ocupadas com carga durante o táxi, descolagem, aterragem e durante o voo. Deve ser estabelecida pelo menos uma fila vazia entre a carga e os assentos dos ocupantes;
- v) Qualquer deslocação prevista da carga durante o voo não deve interferir com os assentos ocupados;
- w) A «Arrumação debaixo dos assentos» só é permitido se o assento estiver equipado com um sistema de barras de retenção e os artigos de carga puderem ser colocados completamente por baixo do assento;
- x) O carregamento da carga por debaixo de cada assento não deve exceder 9 kg (20 lbs), sendo permitido se a arrumação de carga nestas áreas não impedir a inspeção visual durante o voo;

- y) A embalagem de carga deve ser capaz de igualar a pressão para que possa lidar com a diferença de pressão (DP) durante o voo, conforme aplicável;
- z) Todos os detetores de fumo e incêndio devem ser mantidos de acordo com as instruções de aeronavegabilidade contínua ou Manual de Manutenção de Componentes (CMM) aplicáveis;
- aa) Qualquer área onde o sistema de detecção de fumos não estiver operacional não deve ser utilizado para o armazenamento de carga;
- bb) O sistema de ar condicionado e pressurização deve estar operacional tendo em conta a natureza da carga transportada no compartimento de passageiro, o número e distribuição dos ocupantes, bem como qualquer procedimento de emergência que exija a sua funcionalidade;
- cc) Se os assentos permanecerem instalados, a carga deve ser distribuída uniformemente ao longo da fila do assento. O carregamento em cada assento não deve exceder 50 kg (110 lbs) no caso do transporte de carga;
- dd) Se os assentos permanecerem instalados, o centro vertical de gravidade CG da carga deve ser igual ou inferior ao centro de gravidade do assento de passageiro, fornecido pelo fornecedor do assento;
- ee) Se os assentos permanecerem instalados, a carga nos assentos deve se imobilizada adequadamente e os meios de retenção devem ser fixados ao assento existente à própria estrutura primária do assento, ou diretamente aos trilhos do assento do piso da cabina de acordo com as limitações estruturais de carga;
- ff) Os meios de retenção devem abordar em particular os casos de fator de carga para cima, para a frente e para os lados. O encosto dos assentos não é concebido para conter fatores de carga para a frente nas aterragens de emergência induzidas pela carga em si e não devem ser utilizados para conter esses fatores de carga;
- gg) Se os bancos não permanecerem instalados, os meios de retenção de carga devem ser instalados para se fixarem diretamente nos trilhos do assento no piso do compartimento de passageiro e devem poder acomodar as condições inerentes à circulação no solo, ao voo, à turbulência, à descolagem, à aterragem e à aterragem de emergência;
- hh) Os equipamentos de segurança e de emergência portáteis padrão, na configuração de operação com passageiros deve ser mantido na aeronave e deve estar à disposição dos membros de tripulação adicionais, tais como PBE, extintores de incêndio, entre outros;

- ii) A necessidade de equipamento de emergência adicional deve ser avaliada tendo em conta a carga a transportar (por exemplo, classe de fogo esperada), o equipamento existente instalado e a operação (por exemplo, ETOPS);

Nota: Por exemplo, podem ser necessários extintores de incêndio portáteis adicionais.

- jj) Para evitar que o piso do compartimento dos passageiros colapse durante a despressurização, os procedimentos de carregamento de carga do compartimento de passageiros devem assegurar que os painéis de despressurização estejam desobstruídos de acordo com as instruções do fabricante da aeronave;
- kk) Para evitar o sobreaquecimento dos sistemas de compartimentos de passageiros adjacentes à carga, sistemas de entretenimento, sistemas de alimentação elétrica dos assentos, sistemas de *galley* não utilizados e quaisquer outros sistemas geradores de calor que não sejam necessários para o funcionamento da aeronave, estes devem ser desligados;
- ll) A carga carregada no compartimento de passageiro, não deve incluir animais vivos.

5. TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS

- 5.1. As mercadorias perigosas (DG) só devem ser transportadas por operadores que tenham a devida aprovação da autoridade aeronáutica.
- 5.2. Na ausência de passageiros, os limites para as mercadorias perigosas podem ser os estabelecidos nas Instruções Técnicas de Aeronaves Cargo, em vez de Aeronaves de Passageiros.
- 5.3. O operador deve incluir o disposto no parágrafo anterior ~~este aspeto~~ na avaliação de riscos efetuada.
- 5.4. Uma formação/*briefing* suplementar deve ser dada aos membros da tripulação, informando-os particularmente se os limites aplicáveis aos passageiros foram aumentados relativamente aos aplicáveis à carga.
- 5.5. A formação/*briefing* referida no parágrafo anterior, deve incluir pelo menos o seguinte:
 - a) Os riscos e consequências do aumento do montante da mercadoria perigosa (DG) no porão;
 - b) Quaisquer alterações nos procedimentos de emergência e no equipamento de emergência que possam estar a bordo.

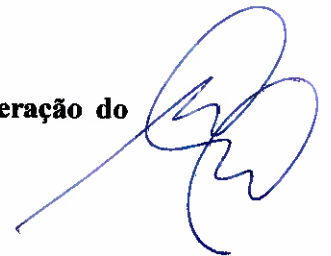
- 5.6.** As informações pertinentes sobre as mercadorias perigosas (tais como as que afetam os procedimentos de emergência) são incluídas no *briefing* dado a outras pessoas a bordo da aeronave.
- 5.7.** As mercadorias perigosas não devem ser transportadas no compartimento de passageiro e devem ser sempre transportadas no porão e ser transportadas nas condições estabelecidas pelas normas de transporte de mercadorias perigosas.
- 5.8.** Só um colaborador de um operador a título oficial, um inspetor de segurança da autoridade aeronáutica ou uma pessoa autorizada que acompanhe uma remessa ou outra carga podem estar presentes a bordo. Qualquer outra pessoa é considerada passageiro e, por conseguinte, a aeronave deve deixar de poder utilizar as disposições aplicáveis às aeronaves de carga no que respeita ao transporte de mercadorias perigosas.

6. ASPETOS DE AERONAVEGABILIDADE PARA O TRANSPORTE DE CARGA NOS COMPARTIMENTOS DOS PASSAGEIROS

6.1. Transporte de equipamentos médicos, no âmbito de uma aprovação de alteração do desenho de tipo

- 6.1.1.** No contexto da situação de emergência criada pela pandemia COVID-19, organizações devidamente autorizadas e delegadas pelo Estado de Desenho (tais como, fabricantes ou organizações de desenho), podem aprovar tais modificações no âmbito dos seus privilégios, permitindo a utilização de assentos do compartimento de passageiros ou compartimento de passageiros com os assentos removidos, quando relacionados com o transporte de equipamentos médicos (tais como, máscaras, luvas, roupa) desde que não sejam classificados como mercadorias perigosas.
- 6.1.2.** O disposto no parágrafo anterior, deve ser indicado nos documentos de aprovação da modificação (dados aprovados) e no Suplemento ao AFM, e os operadores aéreos nacionais devem obter a aprovação prévia da autoridade aeronáutica para incorporar tais modificações.
- 6.1.3.** Uma vez que este tipo de instalação/modificação implica uma alteração no âmbito de operação da aeronave e, na ausência de requisitos operacionais específicos que abranjam este tipo de operação, a instalação e os procedimentos de operação devem ser abordados tendo em conta a configuração específica de cada modelo de aeronave afetado, conforme dados das organizações autorizadas e delegadas (tais como, fabricantes ou organizações de desenho).

6.2. Transporte de outras cargas no âmbito de uma aprovação de alteração do desenho de tipo



Para o transporte de carga que não sejam equipamentos médicos, bem como para o caso em que seja necessário a remoção dos assentos, para permitir a fixação de carga na estrutura da aeronave, para permitir a operação de transporte de carga, é necessário um pedido à autoridade aeronáutica para a aprovação prévia da alteração do desenho de tipo (por exemplo TC, STC).

7. CONDIÇÕES GERAIS

- 7.1. Os operadores aéreos nacionais que pretendem utilizar estas orientações para o fim a que se destinam devem avisar a autoridade aeronáutica e demonstrar o cumprimento de todos os requisitos descritos nesta instrução.
- 7.2. Os operadores aéreos devem submeter uma matriz de conformidade demonstrando que todos os elementos identificados nas secções 4, 5 e 6 foram cumpridos, conforme aplicável.
- 7.3. A autoridade aeronáutica deve garantir que as alterações da configuração do compartimento de passageiros (incluindo as aprovações necessárias) e os procedimentos operacionais sejam aceitáveis para operação desejada.
- 7.4. Após a revisão, a autoridade aeronáutica emite uma carta de aprovação, se todos os elementos identificados nas secções 4, 5 e 6 forem cumpridos.

8. REGIME SANCIONATÓRIO

O incumprimento das obrigações estabelecidas na presente instrução, constitui contraordenação punível ao abrigo do Regime Jurídico das Contraordenações Aeronáuticas Civas.

9. PRODUÇÃO DE EFEITOS

A presente instrução produz efeitos com a sua entrada em vigor e permanece válida enquanto se mantiver a situação do COVID-19 no país.

10. ENTRADA EM VIGOR

A presente instrução entra em vigor no dia 25 de Junho de 2020.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 19 de Junho de 2020. – O Presidente, Abraão dos Santos Lima.

