Quinta-feira, 17 de Fevereiro de 2011 I Série — N.º 32

DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número — Kz: 3.715,00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do ‹‹*Diário da República*››, deve ser dirigida à Imprensa Nacional — E. P., em Luanda, Caixa Postal 1306 — End. Teleg.: ‹‹Imprensa››

ASSINATURAS

	Ano
As três séries. … … … … …	Kz: 400 275,00
A 1.ª série … … … … … …	Kz: 236 250,00
A 2.ª série … … … … … …	Kz: 123 500,00
A 3.ª série … … … … … …	Kz: 95 700,00

O preço de cada linha publicada nos *Diários da República* 1.ª e 2.ª séries é de Kz: 75,00 e para a 3.ª série Kz: 95,00, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na Tesouraria da Imprensa Nacional — E. P.

SUMÁRIO

Ministério dos Transportes

Decreto executivo n.º 18/11:

Altera os Normativos Técnicos Aeronáuticos. — Revoga toda a disposição que contrarie o presente diploma, nomeadamente os Normativos Técnicos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16 e 17, publicados no *Diário da República* n.º 39, de 3 de Março, Decreto executivo n.º 26, 1.ª série de 2008.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Decreto executivo n.º 18/11

de 17 de Fevereiro

Considerando que o n.° 2 do artigo 10.° da Lei n.° 1/08, de 16 de Janeiro, Lei da Aviação Civil, estabelece que, para a garantia da implementação das normas e práticas recomendadas, constantes dos Anexos à Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional, a Autoridade Aeronáutica têm o poder e o dever de emitir e publicar os Normativos Técnicos Aeronáuticos de Angola, abreviadamente denominados «NTA», bem como tem o poder de emitir licenças e certificados, de realizar actos, levar a cabo investigações e emendar normas e procedimentos que considerar necessários para a execução das suas atribuições decorrentes das disposições da referida Lei;

Considerando que por Decreto executivo n.° 26/08, de 3 de Março, foram aprovados e publicados os Normativos Técnicos Aeronáuticos de Angola, acima referidos;

Considerando que a dinâmica de evolução e desenvolvimento da ciência aeronáutica tem determinado a revisão regular das normas e práticas recomendadas do Direito Internacional Público Aéreo adoptadas ao abrigo da Convenção de Chicago de 1944 Sobre a Aviação Civil Internacional, designadamente os Normativos Técnicos Aeronáuticos;

Em conformidade com os poderes delegados pelo Presidente da República, nos termos do artigo 137.° da Constituição da República de Angola e do n.° 2 do artigo 10.° da Lei n.° 1/08, de 16 de Janeiro — Lei da Aviação Civil, determino:

1.º — São alterados os Normativos Técnicos Aeronáuticos abaixo enumerados que fazem parte integrante do presente diploma e passam a ter a redacção conforme anexo:

1. Política Geral, Procedimentos e Definições;
2. Registo de Aeronaves;
3. Certificação Inicial de Aeronaves e Componentes;
4. Aeronavegabilidade Contínua das Aeronaves;
5. Organizações Aprovadas de Manutenção;
6. Instrumentos e Equipamentos Exigidos nas Aeronaves;
7. Licenciamento do Pessoal Aeronáutico;
8. Certificação Médica;
10. Operações de Aeronaves;
12. Certificação e Administração de Operadores Aéreos;
13. Exigências para o Transporte de Passageiros;
14. Qualificações do Pessoal Aeronáutico;
15. Limitações do Tempo de Serviço do Pessoal Aeronáutico;
16. Exigência para o Despacho dos Voos;
17. Performance, Peso e Centragem das Aeronaves;
18. Transporte de Mercadorias Perigosas por Via Aérea.

NORMATIVO TÉCNICO AERONÁUTICO N.º 13

Exigências para o transporte de passageiros pelos portadores de AOC e operadores de aeronaves de grande porte

Índice

Parte A: Generalidades:

13.001 Aplicabilidade;
13.003 Definições;
13.005 Acrónimos;
13.007 Transporte de pessoas sem cumprir com as exigências para o transporte de passageiros.

Parte B: Assistentes de Cabina:

13.010 Assistentes de cabina em serviço;
13.013 Privilégios das assistentes de cabina;
13.015 Assistentes de cabina nos postos de trabalho.

Parte C: Passageiros:

13.020 Recusa de transporte;
13.023 Proibição ao transporte de armas;
13.025 Transporte de passageiros em situação especial;
13.027 Oxigénio para utilização medicinal por passageiros;
13.030 Transporte de pessoas com mobilidade reduzida;
13.033 Cintos de segurança para passageiros;
13.035 Assentos na fila da saída de emergência;
13.037 Sinais de informação aos passageiros;
13.040 Cumprimento das instruções pelos passageiros;
13.043 exigência de briefings aos passageiros;
13.045 Briefing aos passageiros: operações estendidas sobre águas.

Parte D: Segurança de Itens Pesados:

13.050 Segurança de itens pesados no compartimento de passageiros;
13.053 Bagagem de mão;
13.055 Transporte de carga no compartimento de passageiros.

Parte E: Prontidão para Emergências:

13.060 Acessibilidade das saídas e equipamentos de emergência;
13.063 Capacidade de evacuação;
13.065 Armação de saídas automáticas de emergência;
13.067 Paragens com passageiros mantidos a bordo;
13.070 Costas dos assentos dos passageiros;
13.073 Armazenamento de alimentos, bebidas e serviços aos passageiros.

Apêndices

Apêndice 1 ao 13.060: Assentos na fila da saída de emergência;
Apêndice 1 to 13.095: Transporte de carga no compartimento de passageiros.

PARTE A: Generalidades:

13.001 Aplicabilidade:

(*a*) O presente Normativo Técnico prescreve as exigências da República de Angola para o transporte de passageiros pelos portadores de AOC e operadores de aeroplanos com peso máximo certificado à descolagem superior a 5700kg e/ou capacidade para o transporte de mais de dezanove passageiros, em adição às exigências do Normativo Técnico Aeronáutico n.º 10;

(*b*) O presente Normativo Técnico aplica-se às pessoas e organizações que operam aeronaves, bem como às pessoas que desempenharem tarefas em sua representação.

13.003 Definições:

(*a*) Para efeitos do O presente Normativo Técnico aplicar-se-ão as seguintes definições:

Nota: Definições adicionais dos termos relacionados com a aviação encontram-se no Normativo Técnico Aeronáutico n.° 1.

(1) *Assentos de Passageiros na saída*. Todos os assentos com acesso directo a uma saída, bem como todas as filas de assentos através das quais os passageiros tenham de atravessar para conseguir acesso para uma saída, a partir do assento mais próximo da saída até ao corredor mais próximo daquela. Assento de passageiro com «acesso directo» significa o assento a partir do qual um passageiro pode prosseguir directamente para a saída sem entrar num corredor ou contornar qualquer obstrução;

(2) *Operações Estendidas sobre Água*. Com relação a aeronaves que não sejam helicópteros, toda operação sobre extensões de água efectuadas a uma distância horizontal superior a equivalente a 30 minutos do tempo de voo a

velocidade de cruzeiro, ou 100 milhas náuticas desde a linha de costa.

13.005 Acrónimos:

(*a*) No O presente Normativo Técnico são usados os seguintes acrónimos:

(1) AOC — Certificado de Operador Aéreo;
(2) PBE — Equipamento de Protecção à Respiração;
(3) PIC — Piloto Comandante;
(4) SIC — Primeiro-Oficial (Co-Piloto);
(5) SCA — Assistente de Cabina Sénior;
(6) AMSL — Acima do nível médio das águas do mar.

13.007 Transporte de pessoas sem cumprir com as exigências para o transporte de passageiros:

(*a*) As exigências do parágrafo 13.007 (b) para o transporte de passageiros não se aplicam ao transporte de:

(1) Tripulantes não necessários ao voo;
(2) Representantes da Autoridade em missões oficiais;
(3) Pessoas necessárias à segurança e a segurança operacional da carga ou de animais; ou
(4) Qualquer pessoa autorizada pelo Manual de operações aprovado do portador do AOC.

(*b*) Nenhuma pessoa deve ser transportada em aeronaves ao abrigo do exigido ao transporte de passageiros, a menos que:

(1) Existam assentos ou leitos providos de cintos de segurança aprovados para tal pessoa;
(2) O assento esteja de tal forma localizado que o ocupante não interfira com o exercício das tarefas pela tripulação de voo;
(3) Existam desobstruídos desde os assentos, acessos para saídas normais, de emergência ou até a cabina de pilotagem;
(4) Existam meios para notificar os passageiros sobre a proibição de fumar e/ou apertar os cintos de segurança; e
(5) Os passageiros recebam briefings orais dos membros a tripulação sobre a utilização dos equipamentos e saídas de emergência.

PARTE B: Assistentes de cabina:

13.010 Assistentes de cabina em serviço:

(*a*) O portador do AOC deve programar, e o PIC deve garantir que o número mínimo de assistentes de cabina licenciados e necessários estejam a bordo nos voos de transporte de passageiros;
(*b*) O número mínimo de assistentes de cabina não deve ser inferior ao maior número entre o mínimo prescrito pela Autoridade nas especificações operacionais do portador do AOC, de acordo com o que for superior, ou:

(1) Para aeronaves com capacidade entre 20 a 50 passageiros: 1 assistente de cabina; e
(2) Um assistente de cabina adicional para cada grupo de 50 passageiros ou fracção;
(3) Em nenhuma situação, o número de assistentes de cabina deve ser inferior ao número de bóias salva-vidas transportados.

(*c*) Sempre que os passageiros estiverem a bordo de uma aeronave parqueada, o número de assistentes de cabina deve ser pelo menos:

(1) A metade do número exigido para a operação do voo;
(2) mas nunca inferior a um assistente (ou outro pessoal qualificado para execução dos procedimentos de evacuação de emergência na aeronave), e
(3) Sempre que a metada resultar num número fraccionário, é permitido arredondar por defeito para o número inteiro mais próximo.

(*d*) Em circunstâncias imprevistas o número de tripulantes de cabina pode ser reduzido desde que:

(1) O número de passageiros tenha sido reduzido em conformidade com os procedimentos especificados no Manual de operações; e
(2) Após a conclusão do voo, seja submetido à Autoridade um relatório detalhado a respeito.

13.013 Privilégios dos assistentes de cabina:

(*a*) Todo assistente de cabina certificado ao abrigo do Normativo Técnico 7 pode desempenhar funções remuneradas de assistência na cabina de aeronaves engajadas no transporte de passageiros em conformidade com o 13.010:

(1) Nas operações do transporte aéreo comercial deve também possuir a respectiva qualificação de acordo com as exigências do Normativo Técnico 14;
(2) Nas operações da aviação geral, deve ter beneficiado recentemente de treino inicial e/ou recorrente sobre emergências para a respectiva aeronave.

(*b*) Os tripulantes de cabina devem possuir consigo durante todas as operações de voo, em adição ao seu certificado profissional, um certificado médico de classe 2 válido.

13.015 Assistentes de cabina nos postos de trabalho:

(*a*) Durante a rolagem, os assistentes de cabina devem permanecer sentados nos seus postos de trabalho com os cintos de segurança e arneses apertados, excepto para realizar tarefas relacionadas com a segurança da aeronave e seus ocupantes;
(*b*) Durante a descolagem e aterragem, os assistentes de cabina devem permanecer sentados nos seus postos de trabalho com os cintos de segurança e arneses apertados;
(*c*) Durante as fases de cruzeiro do voo, os assistentes de cabina devem permanecer sentados nos seus postos de trabalho com os cintos de segurança e arneses apertados, sempre que o PIC assim o instruir.

Nota: Isto não impede o PIC de instruir para apertar os cintos de segurança noutras fases de voo que não sejam a aterragem e descolagem.

(*d*) Durante a descolagem e aterragem, os assistentes de cabina devem estar nos postos de trabalho a si atribuídos, o mais próximo possível das saídas ao nível do chão, e devem ser uniformemente distribuídos pela aeronave para garantir o êxodo mais efectivo possível dos passageiros em caso de evacuações de emergência;
(*e*) Sempre que os passageiros estiverem a bordo de uma aeronave parqueada, os assistentes de cabina (ou outro pessoal qualificado para execução dos procedimentos de evacuação de emergência na aeronave) devem estar distribuídos da seguinte maneira:

(1) Se somente for necessário um assistente de cabina, este deve estar localizado de acordo com os procedimentos descritos no manual de operações do portador do AOC;
(2) Se o pessoal qualificado exigido totalizar mais do que uma pessoa, estas devem estar distribuídas pela cabina da aeronave para prestar a assistência mais efectiva possível em caso de evacuação de emergência.

PARTE C: Passageiros:

13.020 Recusa de transportação:

(*a*) O portador do AOC pode recusar o transporte de passageiros que:

(1) Se recusem a cumprir com as instruções relativas às restrições das saídas de emergência prescritas pela Autoridade; ou
(2) Possuam uma deficiência que obriga que a sua acomodação seja somente possível nos assentos da fila da saída.

(*b*) As seguintes exigências do Artigo 146º da Lei nº 01/08 da Aviação Civil são também aplicáveis ao direito de recusa do transporte de passageiros que possuam bilhetes de passagem e a respectiva reserva do lugar para o voo ou no decurso de uma viagem do passageiro:

(1) Cuja condição de saúde leva a concluir que o transporte ou a continuação do voo pelo passageiro pode ser perigosa ou nociva para outros passageiros ou pessoas transportadas na aeronave no mesmo voo;
(2) Para prevenir da disseminação de doenças ou infecções;
(3) Que não obedece reiteradamente a regulamentação de segurança da aviação civil e do transporte aéreo;
(4) Que pratique actos que afectam a ordem e tranquilidade pública, perigue a segurança do voo ou afecta a vida e a saúde de outros ou a segurança da propriedade;
(5) Que esteja sob influência de álcool ou outros psicoestimulantes de tal forma que seja incapaz de controlar o seu comportamento;
(6) Que esteja abrangido pelas medidas de segurança contra actos de interferência ilícita em vigor;
(7) Cujo impedimento tenha sido decretado ou solicitado pelas autoridades governamentais.

13.023 Proibição ao transporte de armas:

(*a*) Enquanto estiver a bordo de aeronaves engajadas no transporte aéreo comercial, nenhuma pessoa deve transportar consigo armas perigosas ou letais, montadas, desmontadas, escondidas ou à vista. Nota: Esta secção não se aplica aos efectivos, funcionários do Estado ou tripulantes de serviço autorizados a transportar armas pelo Estado ou pelo portador da AOC, para a segurança da aeronave.

13.025 Transporte de passageiros em situação especial:

(*a*) Nenhum portador de AOC deve permitir o transporte de passageiros em situação especial, excepto:

(1) Ao abrigo do prescrito nos procedimentos do manual de operações do portador do AOC; e
(2) Com conhecimento e anuência do PIC;
(3) A coberto de um documento oficial onde se detalham as condições de transporte e escolta.

(*b*) A categoria de passageiros em situação especial inclui, mas não se restringe a:

(1) Pessoas portadoras de deficiência visual;
(2) Pessoas paraplégicas (não ambulatórias);
(3) Pessoas com mobilidade reduzida;
(4) Pessoas que necessitem de oxigênio medicinal;
(5) Pessoas incapazes de utilizar cintos de segurança;
(6) Prisioneiros sob escolta.

13.027 Oxigénio para utilização medicinal por passageiros:

(*a*) O portador do AOC só pode permitir que os passageiros transportem ou utilizem equipamentos para produção, armazenamento ou suprimento de oxigénio medicinal conforme prescrito pela Autoridade;
(*b*) A tripulação não deve permitir que passageiros fumem a menos de 3 metros (10 pés) dos equipamentos de armazenamento e suprimento de oxigénio transportados para uso medicinal por passageiros;
(*c*) Nenhum tripulante deve permitir que passageiros liguem ou desliguem o equipamento de suprimento de oxigénio das botijas de armazenamento, enquanto outros passageiros estiverem dentro da aeronave.

13.030 Transporte de pessoas com mobilidade reduzida:

(*a*) Nenhuma pessoa deve permitir que pessoas com mobilidade reduzida ocupem assentos onde a sua presença possa resultar:

(1) No impedimento da tripulação desempenhar os seus deveres;
(2) Na obstrução dos acessos aos equipamentos de emergência; ou
(3) No impedimento da evacuação de emergência da aeronave.

13.033 Cintos de segurança para passageiros:

(*a*) Todos os passageiros que ocuparem assentos ou leitos devem apertar e manter apertados os cintos de segurança enquanto o sinal estiver ligado, ou caso a aeronave não esteja equipada de tal sinal, sempre que instruídos pelo PIC;
(*b*) Nenhum cinto de segurança deve ser utilizado por mais de um ocupante durante as descolagens e aterragens;
(*c*) Em cada assento desocupado, os cintos de segurança ou arneses devem estar apertados de forma a não interferirem com o desempenho das tarefas pelos tripulantes ou o êxodo rápido aos ocupantes em caso de emergência.

Nota: Toda criança com idade igual ou inferior a dois anos pode ser segurada por adultos ocupando assentos ou leitos.

Nota: Todos os leitos tais como assentos - divã poderão ser ocupados por duas pessoas desde que sejam equipados por cintos de segurança aprovados para cada pessoa e sejam utilizados somente durante o voo de cruzeiro.

13.035 Assentos na fila da saída de emergência:

(*a*) Nenhum PIC ou SCA deve permitir que passageiros ocupem assentos na fila da saída de emergência se concluírem que tal pessoa seja incapaz de compreender e desenvolver as funções necessárias a rápida abertura e saída imediata.

Nota: Vide Apêndice 1 ao 13.035 para exigências adicionais relativas aos assentos na fila da saída.

13.037 Sinais de informação aos passageiros:

(*a*) O PIC deve ligar os sinais exigidos para informação dos passageiros, durante todos os movimentos à superfície, as descolagens, aterragens e sempre que de outra forma seja considerado operacionalmente necessário.

13.040 Cumprimento das instruções pelos passageiros:

(*a*) Todo passageiro em voos do transporte aéreo comercial deve cumprir com as instruções dadas por tripulantes em obediência ao presente Normativo Técnico.

13.043 Exigência de briefings aos passageiros:

(*a*) Nenhuma pessoa deve iniciar uma descolagem, a menos que de acordo com o manual de procedimentos operacionais do portador do AOC, os passageiros sejam antecipadamente informados sobre:

(1) Limitações e proibições de fumar;
(2) Localização e utilização das saídas de emergência;
(3) Utilização dos cintos de segurança;
(4) Localização e utilização dos meios e dispositivos de flutuação em emergência;
(5) Localização e operação de extintores de fogo;
(6) Posicionamento das costas dos assentos;
(7) Nos voos acima de 12.000 pés AMSL, a utilização normal e de emergência do oxigénio; e
(8) O folheto de informação aos passageiros.

(*b*) Imediatamente antes ou depois de desligar o sinal de apertar os cintos de segurança, o PIC ou SCA devem assegurar-se que os passageiros sejam informados para manté-los apertados enquanto estiverem sentados, ainda que o sinal esteja desligado;

(*c*) Antes de cada descolagem, o PIC ou SCA devem assegurar-se que todas as pessoas com mobilidade reduzida sejam informadas sobre:

(1) O caminho mais apropriado para a saída mais adequada; e
(2) O momento de iniciar o movimento para a saída na eventualidade de ocorrência de emergências.

13.045 Briefing aos passageiros: Operações estendidas sobre águas:

(*a*) Nenhuma pessoa deve iniciar operações estendidas sobre águas, a menos que todos os passageiros tenham sido oralmente informados sobre a localização e operação dos meios de preservação da vida, botes salva-vidas, e outros dispositivos ou meios de flutuação, incluindo a demonstração da localização e do método de utilização e enchimento dos coletes salva-vidas.

PARTE D: Segurança de itens pesados:

13.050 Segurança de itens pesados no compartimento de passageiros:

(*a*) Nenhuma pessoa deve permitir a descolagem ou aterragem de uma aeronave, a menos que todos os itens pesados na cabina estejam adequadamente seguros para prevenir que constituam perigo durante a rolagem, descolagem e aterragem ou durante condições de turbulência meteorológica;

(*b*) Nenhuma pessoa deve permitir a descolagem, aterragem ou movimento à superfície de aeronaves, as menos que todos os carros de serviço aos passageiros estejam seguros nos seus locais de armazenamento.

13.053 Bagagem de mão:

(*a*) Nenhuma pessoa deve permitir o embarque de bagagem de mão a menos que esta possa ser adequada e seguramente armazenada de acordo com o prescrito no manual de procedimentos operacionais do portador do AOC;

(*b*) Nenhuma pessoa deve permitir o fecho das portas de entrada de passageiros na preparação para a rolagem ou pushback, salvo se pelo menos um tripulante em serviço tenha verificado que cada artigo ou bagagem foi adequadamente colocado nas bagageiras com as portas fechadas, ou em locais aprovados para bagagem de mão ou vestuário;

(*c*) Nenhuma pessoa deve permitir que a bagagem de mão seja armazenada em locais que possam resultar na sobrelotação de peso acima das capacidades declaradas do compartimento.

Nota: Os locais de armazenamento devem ser capazes de suportar os artigos nos impactos destrutivos suficientemente fortes para induzir a máxima força inercial especificadas para as condições de aterragem de emergência sob as quais o tipo de aeronave foi certificado.

13.055 Transporte de carga no compartimento de passageiros:

(*a*) Nenhuma pessoa deve permitir o transporte de cargas no compartimento de passageiros de uma aeronave, excepto conforme prescrito pela Autoridade.

Nota: Vide Apêndice 1 ao 13.055 para as exigências específicas relativas ao transporte de cargas no compartimento de passageiros.

PARTE E: Prontidão para emergências:

13.060 Acessibilidade das saídas e equipamentos de emergência:

(*a*) Nenhuma pessoa deve permitir que a bagagem de mão ou outros itens bloqueiem os acessos às saídas de emergência, enquanto os passageiros permanecerem a bordo e a aeronave se movimentar à superfície, estiver a descolar ou aterrar.

13.063 Capacidade de evacuação:

(*a*) O PIC, SCA ou outro pessoal designado pelo portador do AOC deve garantir que enquanto os passageiros estiverem a bordo da aeronave antes do início dos movimentos à superfície, pelo menos uma saída ao nível do piso esteja disponível para o éxodo normal ou de emergência dos passageiros.

13.065 Armação de saídas automáticas de emergência:

(*a*) Nenhuma pessoa deve provocar o início dos movimentos à superfície, da descolagem e/ou aterragem das aeronaves engajadas no transporte de passageiros, a menos que todos os meios automáticos de assistência às evacuações de emergência instalados na aeronave estejam prontos para utilização caso seja necessária a sua evacuação.

13.067 Paragens com passageiros mantidos a bordo:

(*a*) Nas paragens em que os passageiros tenham de permanecer a bordo da aeronave, o PIC, os SCA, ou ambos devem garantir que:

(1) Todos os motores sejam desligados;
(2) Pelo menos uma porta ao nível do piso se mantenha aberta para assegurar o desembarque dos passageiros; e
(3) Esteja imediatamente disponível a bordo pelo menos uma pessoa qualificada e devidamente identificada para eventuais evacuações de emergência da aeronave.

(*b*) Caso seja efectuado o reabastecimento de combustível com passageiros a bordo, o PIC ou o representante designado da companhia deve garantir que os procedimentos do manual de operações do portador do AOC sejam estritamente observados.

13.070 Costas dos assentos dos passageiros:

(*a*) Nenhum PIC ou SCA deve permitir o início da descolagem ou aterragem da aeronave, a menos que as costas de todos os assentos dos passageiros estejam na posição vertical;
(*b*) Só podem ser feitas excepções de acordo com os procedimentos do manual de operações do portador do AOC, desde que as costas dos assentos não obstruam nenhum acesso dos passageiros aos corredores ou saídas de emergência.

13.073 Armazenamento de alimentos, bebidas e serviços aos passageiros:

(*a*) Nenhum PIC ou SCA deve permitir o início da descolagem, aterragem ou movimento à superfície de aeronaves:

(1) Sempre que alimentos, bebidas, ou bandejas a bordo estejam localizados nos assentos dos passageiros; e
(2) A menos que todas as bandejas de alimentos e bebidas e as costas das cadeiras estejam na posição de armazenamento.

APÊNDICES

Apêndice 1 ao 13.035: Assentos na fila da saída de emergência:

(*a*) Nenhum assistente de cabina deve acomodar pessoas nos asentos de passageiros à saída caso tal pessoa apresente à partida incapacidade de executar uma ou mais das funções listadas abaixo:

(1) A pessoa não possui mobilidade, força ou destreza suficientes em ambos os braços, mãos e pernas para:

(*i*) Alcançar os mecanismos de abertura e operação das saídas e mangas de emergência localizados em cima, em baixo, ou para os lados do assento;

(*ii*) Agarrar, empurrar, puxar, girar ou de outra forma manipular os mecanismos das saídas de emergência;

(*iii*) Empurrar, impelir, puxar, ou de outra forma abrir a saída de emergência adjacente;

(*iv*) Levantar, segurar e depositar próximo dos assentos adjacentes, ou fazer deslocar sobre as costas das cadeiras para as filas próximas, objectos do tamanho das saídas nas janelas sobre as asas;

(*v*) Remover obstruções do tamanho e peso similar às saídas nas janelas sobre as asas;

(*vi*) Atingir rápidamente a saída de emergência;

(*vii*) Manter o equilíbrio durante a remoção de obstruções;

(*viii*) Abandonar rápidamente a aeronave;

(*ix*) Estabilizar uma manga de escape após o seu lançamento; ou

(*x*) Ajudar os outros a sair da manga de escape;

(2) A pessoa possuir idade inferior a 15 anos, ou ser incapaz de executar uma ou mais funções aplicáveis acima descriminadas sem ajuda dos pais, de um adulto ou familiar;

(3) A pessoa for incapaz de ler e compreender as instruções gráficas ou impressas distribuídas pelo portador do AOC, relativas a evacuações de emergência ou não perceber as instruções orais da tripulação, conforme exigido nesta secção;

(4) A pessoa possua deficiências visuais para executar uma ou mais das funções acima sem ajuda de aparelhos além de lentes de contacto ou óculos de vista;

(5) A pessoa possua deficiências auditivas para ouvir e compreender as instruções proferidas pelos assistentes de cabina sem ajuda de aparelhos auditivos;

(6) A pessoa possui falta de habilidade para retransmitir convenientemente informações orais aos outros passageiros; ou

(7) A pessoa possui responsabilidades ou condições, como o transporte e cuidado de crianças ou dificuldades físicas, que a impossibilitem, ou resultem em ferimentos na tentativa de executar uma ou mais das funções listadas acima.

(*b*) A conveniência para se autorizar uma pessoa a ocupar um assento à saída deve ser determinada pelos assistentes de bordo ou outras pessoas designadas no manual de operações do portador do AOC;

(*c*) Na eventualidade do assistente de bordo determinar que o passageiro a quem foi atribuído um assento à saída seja incapaz de executar as funções da saída de emergência, ou se o passageiro solicitar um assento diferente, o assistente de bordo deve prontamente realojar o passageiro num assento adequado à sua conveniência;

(*d*) Caso não existam disponíveis outros assentos e seja necessário acomodar um passageiro transferido do assento à saída, o assistente de cabina deve solicitar a troca de assentos com passageiros que se afigurem capazes de executar as funções de evacuação;

(*e*) Todo agente de viagens do portador do AOC, deve na medida do possível antes do embarque distribuir os assentos de acordo com o critério de selecção, e as funções das saídas de emergência;

(*f*) Todo tripulante de cabina deve incluir nos briefings aos passageiros um pedido para que estes se autoidentifiquem para permitir o seu realojamento na eventualidade de estarem sentados em assentos à saída e:

(1) Não sejam capazes de preencher o critério de selecção;

(2) Possuam falhas de descernimento que os impeçam de executar as funções de evacuação;

(3) Possam sofrer ferimentos corporais em resultado da execução de uma ou mais funções; ou

(4) Não pretendam executar funções de evacuação em caso de eventuais emergências.

(*g*) Todo tripulante de cabina deve incluir nos briefings aos passageiros, uma referência às cartas de informação, e às funções a efectuar nas saídas de emergência;

(*h*) Todos os passageiros devem cumprir com as instruções fornecidas pelos tripulantes ou pessoal autorizado pelo portador do AOC, relativas a implementação das restrições aplicáveis aos assentos à saída.

(*i*) Nenhum PIC deve permitir o início da rolagem ou pushback da aeronave, salvo se pelo menos um tripulante em serviço tenha verificado que todas as filas à saída e rotas

de escape estejam desobstruídas, e que nenhum assento esteja ocupado por pessoas a quem a tripulação determine estarem incapacitados para execução das funções aplicáveis de evacuação.

Apêndice 1 ao 13.095: Transporte de carga no compartimento de passageiros:

(*a*) A carga pode ser transportada em qualquer lugar dentro do compartimernto de passageiros, desde que seja transportada em tulhas de carga que obedeçam às seguintes exigências:

(1) A tulha deve suportar as condições das cargas e das aterragens de emergência aplicáveis aos assentos dos passageiros da aeronave em que estiver instalada, multiplicadas pela constante 1.15, utilizando o peso combinado da tulha e da quantidade máxima de carga nela autorizada;
(2) O peso máximo de carga aprovado para depósito e quaisquer instruções necessárias a assegurar a sua distribuição adequada devem estar compiscuosamente marcados na tulha;
(3) A tulha não deve impor sobre o piso ou outra estrutura do aeroplano, nenhuma carga que exceda as limitações prescritas para tal piso ou estrutura;
(4) A tulha deve estar fixa ao carrilhão da estrutura do piso ou dos assentos da aeronave, e os seus afixadores devem suportar as cargas e as condições das aterragens de emegência aplicáveis aos assentos dos passageiros da aeronave, na qual está instalada, multiplicadas pelo maior valor entre a constante 1.15, ou o factor de fixação de assentos especificado para a aeronave, em função do maior valor, utilizando o peso combinado da tulha e da quantidade máxima de carga nela autorizada;
(5) A tulha não deve ser instalada numa posição que restrinja o acesso ou utilização das saídas de emergência necessárias ou dos corredores no compartimento de passageiros;
(6) A tulha deve estar totalmente revestida e feita de materiais que sejam pelo menos à prova de fogo;
(7) O interior da tulha deve possuir salvaguardas adequadas para impedir o deslizamento da carga durante as aterragens em condições de emergência; e
(8) A tulha não deve ser instalada numa posição que impeça os passageiros de ver o sinal de apertar os cintos de segurança, de não fumar, ou qualquer outro sinal de informação importante, a menos que sejam providenciados meios auxiliares aprovados para a devida notificação aos passageiros.

(*b*) Nas aeronaves de classe B (pequeno porte), a carga incluindo a bagagem de mão, pode ser transportada em qualquer parte, desde que depositadas em prateleiras aprovadas, tulhas, ou compartimentos instalados na aeronave, caso sejam seguros por meios aprovados, ou transportados de acordo com o seguinte:

(1) A carga esteja segura por cintos ou correias de segurança suficientemente fortes para descartar a possibilidade de deslizamento nas condições normais previstas em terra e no ar. A bagagem de cabina esteja segura de forma a prevenir o seu movimento em condições de turbulência no ar;
(2) Esteja embalada ou coberta de forma a evitar possíveis ferimentos aos ocupantes;
(3) Não imponha nenhuma carga que exceda os limites prescritos para os assentos ou estrutura do piso;
(4) Não deve ser instalada numa posição que obstrua o acesso ou utilização das saídas normais ou de emergência necessárias, a utilização dos corredores entre os compartimentos da tripulação e dos passageiros, ou numa posição que impeça a visualização dos sinais de apertar os cintos de segurança, de não fumar, ou qualquer outro sinal de informação importante, a menos que sejam providenciados meios auxiliares aprovados para a devida notificação aos passageiros;
(5) Não seja transportada directamente acima de ocupantes sentados;
(6) Seja armazenada em obediência às restrições impostas para a descolagem e aterragem;
(7) Para operações exclusivamente cargueiras, caso a carga seja embarcada de forma a que pelo menos uma saída normal ou de emergência esteja disponível para na eventualidade de ocorrência de uma emergência, assegurar a evacuação rápida de todos ocupantes.