BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

3.º SUPLEMENTO

SUMÁRIO

Ministério dos Transportes e Comunicações:

Diploma Ministerial n.º 227/2011:

Publica os Regulamentos Técnicos constantes dos Anexos da Convenção sobre a aviação Civil Internacional assinada em Chicago no dia 7 de Dezembro de 1944, aplicáveis ao país, desingadamente, MOZCAR's Partes: 1, 2, 11, 61, 63, 66, 67, 71, 91, 92, 103, 121, 127, 129, 141 e 171.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Diploma Ministerial n.º 227/2011

de 15 de Setembro

Tornando-se necessário publicar os Regulamentos Técnicos constantes dos anexos à Convenção sobre a Avaliação Civil Internacional adoptado pelo Conselho de Ministros através do Decreto n.º 73/2009, de 15 de Dezembro, no uso das competências que lhe são atribuidas pelo artigo 3 – 1, do referido Decreto, o Ministro dos Transportes e Comunicações, determina:

Único. São publicados os Regulamentos Técnicos constantes dos anexos da Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional assinada em Chicago no dia 7 de Dezembro de 1944, aplicáveis ao país, designadamente, MOZCAR's Partes 1, 2, 11, 61,63, 66, 67, 71, 91, 92, 103, 121, 127, 129, 141 e 171.

Publique-se.

Maputo, 15 de Setembro de 2011. — O Ministro dos Transportes e Comunicações, Paulo *Francisco Zucula*.

MOZ-CAR PARTE 1

Emissão

Ao abrigo do Decreto n.º 73/2009, de 15 de Dezembro, O Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM), emite o presente Regulamento relativo a definições e abreviaturas usadas na Aviação Civil.

Denominação

O presente Regulamento é denominado por Regulamento de Aviação Civil de Moçambique, abreviadamente designado por MOZ-CAR, Parte 1.

Aplicabilidade

O presente Regulamento aplica-se a:

1. Todas as pessoas que operam e mantêm:
   a. Aeronaves registadas em Moçambique;
   b. Aeronaves registadas noutro Estado Contratante que sejam operadas por pessoas licenciadas por Moçambique e que tenham de ser mantidas de acordo com as normas do Estado de Registo da aeronave, seja onde for que a manutenção seja efectuada;
   c. Aeronaves de outos Estados Contratantes a operar em Moçambique;
2. Aeródromos Civis;
3. Navegação Aérea;
4. Segurança da Aviação.

Unidades de medida

As unidades de medida usadas nestes Regulamentos devem estar em conformidade com as normas definidas no Anexo 5 da Convenção Sobre Aviação Civil Internacional.

Se for necessário utilizar unidades de medidas alternativas do Anexo 5 que não pertençam ao Sistema Internacional de Unidade (SI), estas serão indicadas entre parênteses a seguir às unidades de medidas básicas.

1.00.1. Definições

As expressões adiante indicadas, quando usadas nos Regulamentos de Aviação Civil, têm os seguintes significados:

"**Acidente aeronáutico**" uma ocorrência associada com a operação de uma aeronave ocorrida entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de voar e o momento em que todas as pessoas que embarcam com essa intenção tenham desembarcado e no qual se verifique o seguinte:

(a) Uma pessoa tenha sofrido lesões mortais ou tenha ficado gravemente ferida nas seguintes circunstâncias:
   (i) encontrar-se na aeronave, ou;
   (ii) ter estado em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que se tenham separado da mesma aeronave; ou
   (iii) ter estado directamente exposta ao fluxo dos reactores.

As circunstâncias atrás indicadas não procedem quando se trate de lesões ocasionadas por causas naturais, de ferimentos causado pelo próprio ou por terceiros ou sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das áreas normalmente reservadas aos passageiros e aos membros da tripulação; ou

(b) uma aeronave tenha sofrido danos ou falha estrutural de que resulte:

(i) alteração das suas características de resistência estrutural, de desempenho, de comportamento de voo; e

(ii) a necessidade de uma reparação importante ou substituição de componente afectado. As circunstâncias atrás indicadas não procedem quando se trate de avarias de motor, quando os danos se limitem ao motor, as suas capotagens ou acessórios, ou no caso de danos que se limitem às hélices, às pontas das asas, às antenas, aos pneus, aos travões, às carenagens, à pequenas amolgadelas do revestimento da aeronave; ou

(iii) uma aeronave que tenha desaparecido ou ficado totalmente inacessível;

(iv) tiver sido estabelecida a referência visual requerida para continuar a aproximação.

"Administrador do aeródromo" pessoa designada pelo titular de uma licença de aeródromo, como gestor de aeródromo, nos termos da Parte 139;

"Administrador e oficial de garantia de qualidade" pessoas com qualificações e conhecimento adequados, em particular em relação a assuntos comerciais e legais,que:

(a) têm autoridade institucional para assegurar que todas as actividades realizadas pela organização possam ser financiadas e executadas ao padrão exigido pelo Órgão Regulador Aeronáutico; e

(b) têm unicamente a responsabilidade de supervisionar a observação destes Regulamentos pela organização e o seu pessoal;

"Aeródromo alternativo" um aeródromo para o qual uma aeronave poderá prosseguir quando se tornar impossível ou não aconselhável prosseguir o voo;

"Aeródromo alternativo em rota" um aeródromo no qual uma aeronave seria capaz de aterrar depois de passar por uma situação anormal ou de emergência em rota;

"Aeródromo alternativo de destino" um aeródromo alternativo para o qual uma aeronave pode prosseguir se se tornar impossível ou não aconselhável aterrar no aeródromo de aterragem previsto;

"Aeródromo controlado" um aeródromo no qual o serviço de controlo de tráfego aéreo é prestado ao tráfego do aeródromo;

" Aeródromo alternativo em rota" (ETOPS) um aeródromo alternativo adequado e conveniente no qual uma aeronave seria capaz de aterrar depois de uma paragem de motor ou outra situação anormal ou de emergência enquanto em rota numa operação ETOPS

"Aeródromo alternativo apropriado" um aeródromo adequado onde os relatórios meteorológicos, ou previsões do tempo, ou qualquer combinação destes, indicam que as condições do tempo estarão acima dos mínimos de operação de aeródromo exigidos, e os relatórios da condição da superfície da pista indicam que uma aterragem segura será possível.

"Aeronave" aparelho manobrável em voo, apto a sustentar-se e circular no espaço, mediante reacções aerodinâmicas, e usado para o transporte de pessoas, mercadorias ou carga. O termo aeronave quando usado nestes regulamentos, refere-se apenas às aeronaves civis, não incluindo as aeronaves do Estado;

"Aeronave anfíbia" aeronave equipada para aterrar e descolar na água;

"Aeronave auto-construída" uma aeronave da qual menos de cinquenta e um por cento da fuselagem foi construída e montada pelo seu proprietário, ou uma organização de fabrico que não seja aprovada pelo Órgão Regulador Aeronáutico, exclusivamente para uso não comercial;

"Aeronave cargueira" qualquer aeronave que transpote mercadorias ou bens e não passageiros;

"Aeronave certificada para operação com um piloto" tipo de aeronave que o Estado Fabricante determinou, durante o processo de certificação, que pode ser operada com apenas um piloto;

"Aeronave de descolagem vertical" uma aeronave mais pesada que o ar capaz de efectuar descolagens e aterragens verticais, e voos de baixa velocidade, a qual depende sobretudo de dispositivos de sustentação a motor ou do impulso do motor para sustentação durante estes regime de voo, assim como de um plano ou planos aerodinâmicos não giratórios ;

"Aeronave de grande porte" uma aeronave com uma massa certificada máxima de descolagem superior a 5700 quilogramas (12,500lbs) ou mais;

"Aeronave modelo" uma aeronave mais pesada que o ar, de dimensões limitadas, com ou sem uma fonte de energia, incapaz de transportar um ser humano, que pode ser sustentado na atmosfera pelas forças exercidas sobre si pelo ar e destinada a fins recreativos e não comercial ou de exposição;

"Aeronave multi-tripulada" um tipo de aeronave que se requer que seja operada por dois pilotos sendo um deles o comandante, conforme especificado no manual de voo ou pelo Certificado de Operador Aéreo;

"Aeronave de passageiros" uma aeronave que transporta pessoas sua bagagem e carga diversa;

"Aeronave de pequeno porte" uma aeronave com uma massa máxima certificada de descolagem inferior a de 5700 quilogramas (12,500lbs);

"Aeronave pilotada por remoto" uma aeronave mais pesada que o ar, de dimensões limitadas, com ou sem uma fonte de energia, incapaz de transportar um ser humano, que pode ser sustentado na atmosfera pelas forças exercidas nela pelo ar, e destinado para a vigilância, gravação, monitoria ou outro uso comercial ou público;

"Aeronave registada em Moçambique " toda aeronave que for registado pelo Órgão Regulador Aeronáutico Moçambicano;

"Aeronave subsónico" aeronave cuja velocidade máxima está abaixo da velocidade do som;

"Aeronaves ultraleve" uma aeronave cuja a massa máxima certificada não excede 450 quilogramas;

"Aeronavegável" quando usado em relação a uma aeronave, significa que a aeronave é navegável e cumpre com todos os requisitos prescritos para a emissão de um certificado de aeronavigabilidade e outros requisitos prescritos para a continuação da validade do tal certificado;

"Aeroplano anfíbio" um aeroplano projectado e construído para descolar e aterrar em superfícies terrestres e na água;

"Aviónicos de aeronave" um termo designando para qualquer dispositivo electrónico, incluindo a sua parte eléctrica, para uso numa aeronave, incluindo sistema de rádio, controlo de voo automático e de instrumentos;

"Agência de assitência" (handling) uma agência que desempenha em nome do operador, processos de gestão de passageiros ou carga;

"Alcance visual da pista (RVR)" distância até a qual o Piloto de uma aeronave que se encontra sobre o eixo de uma pista pode ver os sinais de superfície da pista ou as luzes que o delimitam ou sinalizam o seu eixo;

"Alternante em rota" um aeródromo no qual uma aeronave poderá aterrar depois de experimentar uma condição anormal ou de emergência enquanto em rota;

"Altitude de decisão (DA) ou altura de decisão (DH)" uma altitude ou altura especificada na aproximação de precisão ou na aproximação com guia vertical, na qual deve iniciar-se uma manobra de aproximação falhada se não tiver sido estabelecida a referência visual requerida para continuar a aproximação;

"Altitude livre de obstáculo (OCA) ou altura livre de obstáculo (OCH)" a menor altitude ou a menor altura acima da elevação da soleira da pistas concernente, ou acima da elevação do aeródromo conforme aplicável, utilizada para respeitar os critérios apropriados na zona livre de obstáculos;

"Altitude mínima de descida (MDA) ou altura mínima de descida (MDH)" uma altitude ou altura especificada numa aproximação de não precisão ou numa aproximação em circuito, abaixo da qual a descida não deve ser efectuada sem a referência visual requerida;

"Altitude" a distância vertical de um nível, um ponto ou um objecto considerado como um ponto, medida a partir do nível médio das águas do mar (MSL);

"Altitude de pressão" uma pressão atmosférica expressa em termos de altitude, que corresponde a pressão na atmosfera padrão, conforme definida no Anexo 8;

"Altitude de transição" a altitude à qual, ou abaixo da qual, a posição vertical de uma aeronave é controlada por referência a altitudes;

"Altura" distância vertical entre um nível, ponto ou objecto considerado como um ponto, e uma referência especificada;

"Ameaça" acontecimento ou erro que está fora do controlo da pessoa encarregada da operação, aumenta a complexidade da operação e que deve ser gerido para manter a margem de segurança;

"Amaragem" aterragem forçada de uma aeronave na água;

"Análise dos dados de voo" um processo de analisar dados de voo registados para melhorar a segurança das operações de voo;

"Aparelho" qualquer instrumento, mecanismo, equipamento, peça, guarnição ou acessório, incluindo equipamento de comunicações, que é usado ou pretende ser usado na operação ou controle da aeronave em voo, instalada em ou acoplada à aeronave, não sendo parte do casco, motor ou hélice;

"Aprovado" a menos que usado com referência a outra pessoa, significa aprovado por escrito pelo Órgão Regulador Aeronáutico moçambicano, como apropriado para um propósito particular;

"Aproximação de precisão e operações de aterragem" uma aproximação e uma aterragem por instrumentos usando a orientação lateral e vertical de precisão com os mínimos conforme determinados pela categoria da operação, prevista na carta de aproximação por instrumentos;

"Área de controlo" um espaço aéreo controlado que se estende para cima, a partir de um limite especificado sobre o terreno;

"Área de manobra" área de um aeródromo a ser usado para a descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, incluindo a placa;

"Autoridade" Órgão Regulador Aeronáutico - Instituto de Aviação Civil de Moçambique , entidade responsável pela supervisão da aviação civil em Moçambique;

"Autoridade de licenciamento" autoridade designada por um Estado contratante como responsável para licenciar o pessoal aeronáutico, no caso moçambicano, o Órgão Regulador Aeronáutico -Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM).

"Aproximação de não precisão e operação de aterragem" uma aproximação e uma aterragem por instrumentos que não utiliza guiamento vertical;

"Aproximação final" parte de um procedimento de aproximação por instrumentos que começa no fixo de aproximação inicial;

"Aproximação por instrumentos e operações de aterragem" aproximação e procedimentos de aterragem usando instrumentos, e podem ser:

(a) aproximações de não – precisão; e
(b) aproximação de precisão.

"Aproximação visual" aproximação que é executada com referência a visuais;

"Área de aterragem e descolagem" parte de uma área do movimento destinada à aterragem ou à descolagem de aeronaves;

"Área de controle terminal" uma área de controle normalmente estabelecida na confluência das rotas do ATS na vizinhança de um ou mais aeródromos principais;

"Área de tráfego de aeródromo" um espaço aéreo de dimensões definidas num aeródromo controlado, estabelecido para a protecção de tráfego de aeródromo, está em operação;

"Área do ponto de contacto disponível" o comprimento e a largura da área do ponto do contacto disponível e apropriada, declarados para a aterragem de um helicóptero;

"Área perigosa" espaço aéreo de dimensões definidas dentro da qual actividades perigosas ao voo de aeronaves poderão existir em momentos especificados;

"Área proibida" espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou das águas territoriais de Moçambique, dentro do qual o voo de aeronaves é proibido;

"Área restrita" espaço aéreo de dimensões definidas, acima das áreas da terra ou das águas territoriais de Moçambique, dentro do qual o voo de aeronaves é restrito de acordo com determinadas circunstâncias especificadas, e:

"Assessor médico" médico qualificado na prática da medicina aeronáutica que avalia os relatórios médicos submetidos à autoridade de licenciamento pelos examinadores médicos;

"Assistência em terra" serviços necessários à chegada ou a partida a um aeroporto de uma aeronave, que não sejam serviços de tráfego aéreo;

"Assinar um relatório de manutenção" consiste em certificar que o trabalho de manutenção foi terminado de acordo com os padrões aplicáveis da aeronavegabilidade, emitindo o relatório de manutenção referido no MOZCAR

"Autogiro" aeronave com motor mais pesado que o ar suportado no voo pelas reacções do ar num ou mais motores;

"Autoridade apropriada" qualquer indivíduo, instituição ou corpo reconhecido pelo Governo de Moçambique, como sendo autorizados para agir em nome do Ministro que superintende a àrea dos Transportes e Comunicações.

"Autorização" uma aprovação do desenho e de produção emitida ao fabricante de um artigo que cumpre com um TSO específico;

"Autorização do controle de tráfego aéreo" uma autorização para uma aeronave prosseguir sob condições especificadas pela unidade de controle de tráfego aéreo;

"Aviação de recreação" voo em ultraleve, planador, balão, giroplano, planador rebocado, asa-delta, asa delta com motor, pára-quedismo e qualquer outro tipo de voo para recreação aeronáutico;

"Asa-delta" planador suspenso sem estrutura primária rígida;

"Balão" uma aeronave sem motor, mais leve que o ar;

"Balão livre não pilotado" aeronave mais leve que o ar, sem motor e sem piloto, num voo livre;

"Bebé" um passageiro de uma aeronave que não tenha completado o seu segundo aniversário e que não tem direito a uma cadeira na aeronave;

"Caminho de circulação de saída rápida" caminho de circulação ligado a uma pista num ângulo agudo e projectado para permitir que as aeronaves que aterram vejam a pista a velocidades mais altas que as que são conseguidas noutros caminhos de circulação de saída, e deste modo, minimizar o tempo de ocupação da pista;

"Caminho de circulação" caminho de circulação definido num aeródromo no solo, ,estabelecido para rolagem de aeronaves e destinado a providenciar uma ligação entre uma porção do aeródromo e outra, e inclui uma faixa do carrinho da aeronave, um caminho de circulação e um caminho de circulação rápida de saída;

"Caminho livre de obstáculos" área rectangular definida no solo ou água, seleccionada ou preparada como uma área conveniente, sobre a qual, um aeroplano pode fazer uma porção da sua subida inicial a uma altura especificada;

"Carga suspensa" carga que é transportada, ou se estende, no exterior da fuselagem do helicóptero;

"Carta da aprovação do desenho" aprovação de desenho para um artigo fabricado no estrangeiro que cumpre com um TSO específico;

"CAVOK(Céu e visibilidade boa)" a altura acima do solo ou água da base da camada mais baixa da nuvem situado sob 20.000 pés e cobrindo mais de metade do céu;

"Célula" (de aeronave) a fuselagem, vigas, nacelas, capotagens, carenagens, superfícies de planos aerodinâmicos, incluindo rotores mas não incluindo hélices ou superfícies aerodinâmicas rotativas dos motores, e trem de aterragem de uma aeronave e os seus acessórios e comandos;

"Centro de controlo de área" unidade estabelecida para prestar o serviço de controle de tráfego aéreo aos voos controlados nas áreas de controlo sob sua jurisdição;

"Centro de coordenação de salvamento" unidade responsável para promover a organização eficiente de serviços de busca e salvamento e para coordenar a condução de operações de busca e salvamento dentro de uma região de busca e salvamento;

"Centro de informação do voo" unidade estabelecida para fornecer serviços de informação do voo e serviços de alerta;

"Centro secundário de salvamento" unidade subordinada a um centro de coordenação de salvamento, estabelecido para complementar o último dentro de uma parcela especificada de uma região de busca e salvamento;

"Certificado médico" evidência emitida por um Estado Contratante de que o titular de uma licença aeronáutica satisfaz as exigências específicas da aptidão física;

"Certificado de operador aéreo (COA)" documento emitido pelo Órgão Regulador Aeronáutico autorizando um operador aéreo a realizar determinadas operações de transporte aéreo comercial;

"Certificado experimental" certificado especial de aeronavegabilidade emitido nos termos da Parte 21 para:

(a) pesquisas e desenvolvimento;
(b) demonstrar a conformidade com os Regulamentos;
(c) treino da tripulação de voo;
(d) exibição;
(e) corridas aéreas;
(f) pesquisas de mercado;
(g) operação de aeronaves construídas por amadores;
(h) operação de aeronaves construídas em produção.

"Certificado ou relatório de manutenção" certificado ou um relatório que atesta a conformidade com um padrão ou processo específico;

"Certificado tipo" documento emitido por um Estado Contratante para definir o desenho de um tipo de aeronave e para certificar que este desenho satisfaz as exigências apropriadas de navegabilidade desse Estado.

"Certificado tipo suplementar" certificado emitido nos termos da secção 21.05.3, que autoriza o seu titular a alterar um produto aeronáutico para que o titular, que não é titular do certificado tipo, introduzindo uma grande mudança no desenho tipo que não seja suficientemente grande para exigir um novo requerimento para um certificado tipo;

"Circular de Informação aeronáutica (CIA)" um aviso emitido pelo Órgão Regulador Aeronáutico, contendo informação;

"Competência" combinação de habilidades, conhecimento e atitudes exigidos para executar uma tarefa ao padrão prescrito;

"Componente da aeronave" qualquer parte componente de uma aeronave incluindo uma instalação de potência completa ou qualquer equipamento operacional ou de emergência;

"Compósito" materiais estruturais constituídos por substâncias, incluindo, mas não limitado a madeira, metal, cerâmica, plástico, materiais de fibra reforçada, grafite, boro ou épóxi, com agentes incorporados de reforço que podem assumir a forma de filamentos, folhas, pós ou flocos de um material diferente;

"Conclusão médica acreditada" a conclusão,aceitável para o Órgão Regulador Aeronáutico, alcançada por um ou mais peritos médicos, para os propósitos do caso em questão;

"Condições meteorológicas de voo por instrumento (IMC)" as condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e tecto de nuvens, inferiores aos mínimos especificados para as condições meteorológicas visuais;

"Condições meteorológicas de voo visual (VMC)" as condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e tecto, igual a, ou melhores que os mínimos especificados;

"Configuração" combinação especifica das posições das superfícies móveis, tais como os flaps das asas e o trem de aterragem, etc., que afectam as características aerodinâmicas da aeronave;

"Configuração máxima aprovada de assentos dos passageiros" a capacidade máxima de assentos de passageiros de uma aeronave, excluindo os assentos dos pilotos, os assentos da cabine de pilotagem ou posto de pilotagem conforme aplicável, usados pelo operador numa operação de transporte aéreo comercial, aprovados pelo Órgão Regulador Aeronáutico e especificados no manual de operações referido nas secções 121.04.2, 127.04.2 ou 135.04.2;

"Conformidade de navegabilidade" uma certificação assinada por técnico titular de uma licença e autorizado pelo titular do AOC para indicar que o trabalho foi executado de acordo com o manual de manutenção do titular do COA, foi inspecionado por um técnico habilitado, e a aeronave foi considerada apta para operação em condições de segurança

"Consumíveis" artigos de natureza prontamente consumível para o uso ou venda a bordo de uma aeronave durante o voo, incluindo os oferecidos pelos comissários/assistentes de bordo;

"Controlo operacional" exercício de fiscalização do Órgão Regulador Aeronáutica, sobre a iniciação, continuação, diversão ou a terminação de um voo no interesse da segurança da aeronave, regularidade e eficiência do voo;

"Controlador de tráfego aéreo qualificado" controlador de tráfego aéreo titular de uma licença e qualificações válidas, apropriadas aos privilégios a serem exercidos, nos termos da Parte 65 do MOZCAR;

"Controle de fluxo" medidas projectadas para ajustar o fluxo do tráfego num determinado espaço aéreo, ao longo de uma determinada rota, ou limite para um determinado aeródromo, para assegurar a utilização mais eficaz do espaço aéreo;

"Convenção de Chicago" A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional assinada em Chicago no dia 7 de Dezembro de 1944. Os artigos da Convenção de Chicago regulam as acções dos Estados Contratantes em questões de segurança da Aviação Civil Internacional directamente e através dos Anexos à Convenção, os quais dispõem as Normas e Práticas Recomendadas pela ICAO;

"Co-piloto" um piloto titular de uma licença para executar as funções de co-piloto que ocupa o assento do lado direito da cabine de pilotagem e na dependência do comandante do voo;

"Corredor aéreo" uma área de controlo ou sua porção estabelecida na forma de um corredor;

"Corrida de descolagem disponível (TORA)" o comprimento da pista que é declarada disponível pela autoridade apropriada e adequada para a corrida no solo de uma aeronave durante descolagem;

"Coxia" corredor longitudinal situado entre os assentos da aeronave;

"Crédito" reconhecimento de meios alternativo de qualificações anteriores;

"Criança" passageiro de uma aeronave que tenha completado o seu segundo aniversário mas não o seu décimo segundo;

"Critérios do desempenho" anúncios simples, para fins de avaliação sobre o resultado esperado do elemento de competência e uma descrição dos critérios utilizados para determinar se o nível requerido de desempenho foi alcançado;

"Dados de aeronavegabilidade" qualquer informação necessária para assegurar que uma aeronave ou componente da aeronave possam ser mantidos num Estado tal que a navegabilidade da aeronave, ou a capacidade de uso do equipamento operacional e de emergência conforme apropriado, esteja assegurada;

"Data do requerimento" quando usado em relação à emissão, renovação ou reemissão de uma licença, certificado ou qualificação, significa a data em que o requerimento é recebido na forma prescrita pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Descolagem com visibilidade reduzida" uma descolagem onde a visibilidade horizontal da pista de descolagem seja inferior à 400 metros;

"Desembarque" saída de passageiros de uma aeronave depois do estacionamento e abertura de portões, com a excepção da tripulação e passageiros em transito que se mantêm a bordo;

"Desempenho humano" capacidades e limitações humanas que repercurtem na segurança e a eficiência das operações aeronáuticas;

"Despacho de serviço de tráfego aéreo" unidade estabelecida para receber relatórios referentes aos serviços de tráfego aéreo e planos de voo submetidos antes da partida;

"Dia", para os propósitos deste Regulamento, significa o período de 15 minutos antes de alvorada a 15 minutos depois do ocaso;

"Diário de Navegação" livro onde se regista no final de cada voo no qual consta a matrícula do avião, os nomes e funções atribuídas dos membros da tripulação, o tipo de voo, e a data, local e hora da partida e chegada;

"Director-Geral" o Director-Geral do Órgão Regulador Aeronáutico - Instituto da Aviação Civil de Moçambique;

"Dirigível" uma aeronave mais leve que o ar;

"Dispositivo" Qualquer instrumento, mecanismo, equipamento, peça, aparelho, constituinte ou acessório, incluindo equipamento de comunicações, que seja usado ou destinado a ser usado na operação ou controlo de uma aeronave em voo, esteja instalado ou ligado à aeronave, e não faça parte de uma estrutura da aeronave, instalação de potência ou hélice;

"Dispositivo de activação automática (Paraqueda)" um dispositivo activado automaticamente pela altitude e índice de descida para auto-activar um pára-quedas;

"Dispositivo de treino de simulação de voo" qualquer um dos três seguintes tipos de aparelhos nos quais se simulam em terra as condições de voo:

(a) um simulador de voo, que proporciona uma representação exacta da cabina de pilotagem de um tipo particular de aeronave na medida em que as funções de controlo dos sistemas mecânicos, eléctricos e electrónicos da aeronave nas suas funções de controle e comando, no ambiente normal da tripulação, o rendimento e as características de voo desse tipo de aeronave são simuladas de forma realista;

(b) um equipamento de treino de procedimentos de voo, que fornece um ambiente realista de um posto de pilotagem de voo, e que simula o voo por instrumentos, funções simples de comando dos sistemas mecânicos, eléctricos e electrónicos da aeronave e do rendimento e características de voo das aeronaves de determinada classe;

(c) um equipamento de treino básico de voo por instrumentos, que seja equipado com os instrumentos apropriados, e que simula o ambiente do posto de pilotagem de voo de uma aeronave em voo em condições de voo por instrumentos, e que é aprovado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Distância de aterragem disponível , LDA " o comprimento da pista de aterragem calibrada que está disponível para a corrida no solo de uma aeronave;

"Distância de acelerção e paragem disponível (ASDA)" o comprimento da corrida de descolagem disponível mais o comprimento da paragem, em caso de recerção da descolagem;

"Distância de descolagem disponível (TODA)" :

(a) no caso de um avião, é o comprimento da corrida da descolagem mais o comprimento disponível de zona livre de obstáculo; ou

(b) no caso de um helicóptero, a distância a partir do ponto de subida até ao a altura de 50 pés;

"Distância de descolagem rejeitada requerida" distância horizontal requerida desde o início da descolagem ao ponto onde o helicóptero pára completamente após uma falha no motor e uma rejeição de descolagem no ponto de decisão da descolagem;

"Documento MOZ-CATS-AH" documento contendo os normativos técnicos aeronáuticos moçambicanos relacionados aos aeródromos e heliportos, publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-AIS" documento contendo as normas de implementação relacionadas à organizações aeronáuticas de serviço de informação, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-AMEL" documento contendo as normas de implementação relacionadas à engenheiro de manutenção de aeronave licenciado, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-AMO" documento contendo as normas de implementação relacionadas a organizações de manutenção de aeronave, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-AR" documento contendo as normas de implementação relacionadas aos requisitos de Aeronavegabilidade, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-ARM" documento contendo as normas de implementação relacionadas à Marcas e registro de aeronave, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-AS" documento contendo as normas de implementação relacionadas à designação do espaço aéreo, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-ATO" documento contendo as normas de implementação relacionadas à organizações de formação aeronáutica, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-ATS" documento contendo as normas de implementação relacionadas aos serviços de tráfego aéreo, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-FCL 61" documento contendo as normas de implementação relacionadas ao licenciamento da tripulação: pilotos, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-FCL 63" documento contendo as normas de implementação relacionadas ao licenciamento da tripulação: engenheiro de voo, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-GMR" documento contendo as normas de implementação relacionadas às regras gerais de manutenção, que é publicada pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-GSPL" documento contendo as normas de implementação relacionadas ao licenciamento do pessoal de serviço de terra, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-MR" documento contendo as normas de implementação relacionadas aos requisitos Médicos do pessoal que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-OPS 121" documento contendo as normas de implementação relacionadas às operações de transporte aéreo: aeroplanos de grande porte, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-OPS 127" documento das normas de implementação relacionadas às operações de transporte aéreo: helicópteros, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-OPS 135" documento contendo as normas de implementação relacionadas às operações de transporte aéreo: aeroplanos de pequeno porte, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-OPS 91" documento contendo as normas de implementação relacionadas a regras gerais de operação e regras de voo, que é publicado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Documento MOZ-CATS-TMS" documento contendo as normas de implementação relacionadas à organizações de serviço de telecomunicações aeronáuticas, que é publicada pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Duração total prevista" para voos IFR, o tempo que se estima necessário a partir do momento da descolagem para chegar ao ponto designado, definido com relação a auxílios à navegação, a partir do qual se pretende iniciar o procedimento de aproximação por instrumentos, ou se não existem auxílios à navegação associados ao aeródromo do destino, para chegar à vertical do aeródromo do destino. Para voos VFR, o tempo que se estima necessário a partir do momento da descolagem para chegar ao aeródromo de destino;

"ELT (ELT)(AP) Transmissão de emergência" um ELT automaticamente activado que está rigidamente acoplado a uma aeronave mas prontamente removível da aeronave e pode ser activado durante o impacto com o solo ou água;

" ELT de Sobrevivência (ELT)" um ELT que seja removível de um avião, armazenado para facilitar seu uso durante uma emergência, e activado manualmente pelos sobreviventes.

"Elemento de competência" uma acção que constitui uma tarefa em que existe um acontecimento inicial e um acontecimento final, que definem claramente os seus limites, e um resultado observável;

"Embarque" acto de entrar para dentro da cabine da aeronave, com o objectivo de se iniciar o voo;

"Espaço aéreo com serviço de informação" espaço aéreo de dimensões definidas, ou uma rota designada, dentro dos quais um serviço de informação de tráfego aéreo está disponível;

"Espaço aéreo controlado" um espaço aéreo de dimensões definidas dentro do qual um serviço de controle de tráfego aéreo é prestado a voos de IFR e a voos de VFR de acordo com a classificação do espaço aéreo conforme prescrito na Parte 71;

"Espaços aéreos dos serviços de tráfego aéreo" espaços aéreos de dimensões definidas, designados alfabeticamente, dentro dos quais podem operar tipos específicos de voos e para os quais são especificados serviços de tráfego aéreo e regras de operação;

"Especificação para a navegação" conjunto de requisitos relativos à aeronave e à tripulação de voo necessários para dar apoio às operações de navegação baseada na performance dentro de um espaço aéreo definido. Existem duas classes de especificações para a navegação:

(a) **Especificação RNAV** para a navegação baseada na navegação área que não incluí o requisito de controlo e alerta da performance, designado por meio do prefixo RNAV, por exemplo RNAV 5, RNAV 1;

(b) **Especificação RNP** para a navegação baseada na navegação de área que incluí o requisito de controlo e alerta da performance, designada por meio do prefixo RNP, por exemplo RNP 4, RNP APCH;

"Estação aeronáutica" uma estação terrestre fazendo parte do serviço móvel aeronáutico. Em certos casos, uma estação aeronáutica pode estar localizada por exemplo, a bordo de um barco ou de uma plataforma no mar;

"Estação de rádio de controlo terra-ar" uma estação de telecomunicações aeronáuticas que tem como responsabilidade principal o tratamento das comunicações relativas à operação e controle das aeronaves, numa determinada área;

"Estado de desenho" o Estado que tenha jurisdição sobre a organização responsável pelo desenho de tipo;

"Estado de fabrico" o Estado que tem jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final da aeronave;

"Estado de registo" o Estado no qual a aeronave se encontra registada;

"Estado do operador" o Estado onde está localizado o estabelecimento principal do operador, ou se não existir tal lugar, o domicílio permanente do operador;

"Examinador" qualquer pessoa autorizada pelo Órgão Regulador Aeronáutico a conduzir um teste de proficiência de Piloto, um teste prático para obtenção de uma licença ou qualificação aeronáutica, ou um teste de conhecimentos sobre estes Regulamentos;

"Examinador médico" médico com formação em medicina aeronáutica e com conhecimento prático e experiência do ambiente da aviação que é designado pelo Órgão Regulador Aeronáutico para conduzir exames médicos de aptidão dos candidatos para as licenças ou qualificações para quais às exigências médicas estão prescritas;

"Exibição" mostrar as capacidades de voo da aeronave, desempenho ou características raras em exposições aéreas, filme, televisão e produções semelhantes, e a manutenção da proficiência de voo de demonstração, incluí, para pessoas que mostram a aeronave, voar de e para as tais exposições aéreas e produções;

"Facilidade de navegação aérea" locais usados para o manuseamento de carga, correio ou bagagem, um hangar de aeronave, uma área de armazenamento de combustível e outros locais, estrutura ou lugar no qual o público não tem direito de acesso e no qual um serviço é prestado para a operação de um aeródromo ou aeronave ou para o público num aeródromo, e inclui:

(a) qualquer ajuda prestada para a promoção do movimento seguro, ordeiro e expedito do tráfego aéreo;

(b) onde for aplicável, qualquer edifício ou estrutura no ou ao qual a ajuda ou sua parte é alojada ou anexa; e

(c) os locais nos quais tal ajuda ou sua parte estiver situada;

seja o tal edifício, estrutura ou instalações estejam situados dentro dos limites de um aeródromo ou não.

"Facilidade" para os propósitos da Parte 172, significa instalação de navegação aéreo;

"Fase de voo em rota" a parte do voo desde desde o fim da fase de descolagem e subida inicial até ao início da fase de aproximação e aterragem;

"Fases críticas de voo" as partes das operações que envolvem a rolagem, descolagem e aterragem, e todas as operações de voo abaixo dos 10.000 pés, exceptuando o voo de cruzeiro;

"Fixo da aproximação inicial" o fixo determinado nos termos dos procedimentos da aproximação por instrumentos que identifica o início do segmento da aproximação inicial;

"Fixo de aproximação final" ponto fixo ou ponto de um procedimento de aproximação por instrumentos onde começa o segmento final de aproximação;

"Foguete"

(a) uma aeronave movida por gases em expansão expelidos e gerados no motor da aeronave a partir dos propulsores dentro de si e não dependente da entrada de substâncias exteriores; e

"Formação"

(a) os cursos de formação; ou

(b) os testes ou verificações de habilidade ou de proficiência, especificados nestes Regulamentos.

"Formação aprovada" formação realizada com base em currícula especiais e supervisão aprovada pelo Órgão Regulador Aeronáutico, que no caso de membros de tripulação de voo, é conduzida dentro de uma organização de formação aprovada;.

"Formação integrada" curso de formação ininterrupto, consistindo num programa teórico e prático, projectado para treinar formandos ab initio;

"Gestão da ameaça" processo de detecção e resposta às ameaças com contra-medidas que reduzam ou eliminem as consequências das ameaças e diminuam a probabilidade de estados indesejáveis;

" Grande reparação" uma reparação que:

a) se for efectuada de forma inapropriada, pode afectar significativamente a massa, equilíbrio, força estrutural, rendimento, a operação do motor, as características do voo, ou outras qualidades que afectam a navegabilidade; ou

(b) não é efectuada de acordo com práticas aceites nem pode ser feito por operações elementares;

"Gestão de erros" o processo de detecção e resposta a erros com contra-medidas que reduzam ou eliminem as suas consequências e diminuam a probabilidade de novos erros, ou estados indesejáveis;

"Gestão de qualidade" todas as actividades da função de administração integral que determinam a política, os objectivos e as responsabilidades de qualidade, e de executá-los por meios tais como o plano de qualidade, controle de qualidade, garantia de qualidade e as melhorias de qualidade dentro do sistema de qualidade;

"Gestão de recursos de pessoal de voo" um programa desenvolvido para melhorar a segurança das operações de voo, optimizando o uso seguro, eficiente e eficaz de recursos humanos, equipamento e informação através de uma melhoria na comunicação e coordenação da tripulação;

"Giroplano" uma aeronave mais pesada que o ar sustentando-se em voo pelas reacções do ar sobre um ou mais rotores;

"Grande modificação" uma modificação não alistada na aeronave, motor da aeronave, ou nas especificações da hélice:

(a) que pode apreciavelmente afectar a massa, equilíbrio, força estrutural, rendimento, operações do motor, as características do voo, ou as outras qualidades que afectam a navegabilidade; ou

(b) que não é efectuada de acordo com as práticas aceites e nem pode ser feito por operações elementares;

"Gravador de dados de voo" qualquer tipo de gravador instalado na aeronave para as finalidades de complementar a investigação de acidente ou incidente da aviação, e para as finalidades da Parte 91, incluí um gravador de dados do voo e um gravador de voz na cabine de pilotagem;

"Helicóptero" uma aeronave mais pesada do que o ar suportado em voo principalmente pela reacção do ar sobre um ou mais rotores e em eixos substancialmente verticais;

"Helicóptero anfíbio" um helicóptero equipado com rodas, deslizadores, bóias ou outros dispositivos permitindo aterragem e descolagem na superfície terrestre ou na água;

"Heliporto elevado" um heliporto localizado numa estrutura levantada no solo;

"Helideck" um heliporto localizado numa estrutura flutuante ou numa estrutura fixa sobre água;

"Heliporto" um aeródromo ou uma área definida numa estrutura pretendida para ser usada totalmente ou em parte para a chegada, partida e movimentos de helicópteros;

"Hidroavião" uma aeronave projectada e construída para descolar e aterrar na água;

"Hora estimada de chegada"

(a) para voos IFR, significa a hora que a aeronave chegará sobre esse ponto designado, definido por referência a ajudas de rádio à navegação, a partir do qual se poderá iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos;

(b) para voos de VFR, a hora em que se calcula que a aeronave chegará sobre o aeródromo.

"Hora de remoção do calço" a hora em que a aeronave irá iniciar o movimento associado ao táxi;

"IACM" Instituto de Aviação Civil de Moçambique, Órgão Regulador Aeronáutico da República de Moçambique, com competências para administrar a aviação civil em conformidade com a Lei n°.21/2009 de 28 de Setembro, Convenção sobre Aviação Civil Internacional e demais regulamentação, bem como Acordos, Tratados e Protocolos de que a República Moçambique é parte;

"ICAO" Organização da Aviação Civil Internacional;

"IFR" símbolo utilizado para designar as regras de voo por instrumentos;

"IMC" símbolo usado para designar as condições meteorológicas por instrumento;

"Incidente" uma ocorrência que não seja um acidente relacionado com a operação de uma aeronave, que afecte ou possa afectar a segurança da operação;

"Incidente de mercadorias perigosas "

(a) uma ocorrência, diferente de um acidente de mercadorias perigosas, associada com e relacionado ao transporte de mercadorias perigosas por via que resulta em ferimento a uma pessoa, dano à propriedade, fogo, quebra, derramamento, vazamento de fluido ou radiação causada por avaria de embalagem ou outra evidência; ou

(b) qualquer outra ocorrência, que não seja um acidente de mercadorias perigosas, relacionado ao transporte de mercadorias perigosas que seriamente ponha em perigo a aeronave ou os seus ocupantes.

"Incidente grave" um incidente que envolve as circunstâncias que indicam que um acidente quase ocorreu;

"Informação aeronáutica" informação que resulta da compilação, análise e formatação de dados aeronáuticos;

"Informação do tráfego" informação emitida por uma unidade de serviço do tráfego aéreo, para alertar um piloto sobre outro tráfego aéreo conhecido ou observado que poderá estar na proximidade da posição ou rota pretendida do voo, e para ajudar o piloto a evitar uma colisão;

"Informação meteorológica" boletim, análise, previsão de meteorologia e qualquer outro documento relativo a condições meteorológicas existentes ou previstas;

"Informação SIGMET" informação de tempo sugnificativo, emitida por uma unidade de observação meteorológica a respeito da ocorrência ou previsão de ocorrência de fenómenos numa rota específica que podem afectar a segurança das operações de aeronaves;

"Inspecção" exame de uma aeronave ou produto aeronáutico para estabelecer conformidade com uma norma aprovada pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

"Inspeção periódica obrigatória" uma inspecção realizada e certificada nos intervalos que não excedam 12 meses ou 100 horas de tempo de voo, qualquer que ocorre primeiro, ou algum outro programa aprovado de inspecção;

"Inspecção pré-voo" inspecção realizada antes do voo para assegurar que a aeronave se encontra pronta para o voo pretendido;

"Inspecção progressiva" inspecção sustentada da navegabilidade de uma aeronave, seus componentes, sistemas instalados e equipamento, em intervalos programados de acordo com procedimentos aprovados;

"Instruções para a operação segura e a navegabilidade continuada" instruções preparadas pelo titular de um tipo certificado para um produto aeronáutico, compreendendo instruções de dados descritivos e da realização;

"Instrutor autorizado" uma pessoa que:

(a) possui um certificado de instrutor de voo actualizado emitido nos termos da Parte 2 , para conduzir instrução em terra ou treino em voo; ou

(ii) está autorizado pelo Órgão Regulador Aeronáutico para dar instrução em terra ou instrução em voo nos termos da Parte 2 e Parte 3.

"Instrutor do voo" Piloto que é titular de uma qualificação apropriada de instrutor de voo;

"Ladeira" perfil de descida determinado para a orientação vertical durante uma aproximação final;

"Lado ar" área de movimento de um aeródromo, terreno adjacente e edifícios ou suas porções, cujo o acesso é controlado;

"Lei" Lei de Aviação Civil em Moçambique;

"Lesão grave" lesão sofrida por uma pessoa num acidente, e que:

(a) requer hospitalização por mais de 48 horas, com início dentro de sete dias contados da data em que a lesão foi provocada;ou

(b) resulte numa fractura de qualquer osso (excepto fracturas simples de dedos, dedos do pé ou nariz); ou
(c) envolva lacerações que causem hemorragia grave, danos nos nervos, músculo ou tendões;ou
(d) envolva uma lesão em qualquer órgão interno;
(e) envolva queimaduras de segundo ou terceiro grau, ou qualquer queimadura que afecte mais de cinco por cento da superfície do corpo; ou
(f) envolva uma exposição confirmada a substâncias infecciosas ou radiação nociva.

"Libertação da manutenção" documento que contém uma certificação que confirma que o trabalho de manutenção a que se relaciona, foi terminado duma maneira satisfatória, de acordo com os dados aprovados e os procedimentos descritos no manual de procedimentos da organização de manutenção ou de acordo com um sistema equivalente;

"Licença especial de voo" certificado de navegabilidade especial emitido nos termos da Parte 21 para uma aeronave que não pode actualmente satisfazer as exigências de navegabilidade aplicáveis, mas que é capaz de efectuar voo seguro, com a finalidade de:

(i) voar a aeronave para uma base onde a reparação, modificações ou manutenção deverão ser executados, ou a um ponto de hangaragem;
(ii) entregar ou exportar a aeronave;
(iii) voo de teste pós fabrico de uma nova aeronave;
(iv) aeronave evacuanda das áreas de perigo iminente; ou
(v) conduzir voos de demonstração ao cliente na aeronave nova pós produção que tenha testes de voo satisfatoriamente terminados.

"Limite de autorização" o ponto em que é concedida a uma aeronave, uma autorização de controle de tráfego aéreo;

"Linha de rolagem da estação da aeronave" porção da placa designada como um caminho de circulação e somente com o fim de fornecer acesso às estações da aeronave;

"Lista de equipamento mínimo (MEL)" uma lista aprovada pelo Órgão Regulador Aeronáutico, que prevê a operação de aeronaves sujeita a condições específicas, com equipamento determinado inoperativo, preparada pelo operador em conformidade com a Lista Mestra de Equipamento Mínimo do fabricante estabelecido para o tipo da aeronave ou de conformidade com critérios mais restritivos;

"Lista de desvio de configuração (CDL)" uma lista estabelecida pela organização responsável pelo desenho tipo com a aprovação do Estado de desenho que identifica quaisquer peças externas de um tipo de aeronave que poderá estar em falta no início de um voo, e que contém, onde for necessário, qualquer informação nas limitações associadas de operação e correcção do desempenho;

"Lista Mestra de Equipamento Mínimo (MMEL)" uma lista estabelecida pelo fabricante para um tipo específico de aeronave, com a aprovação do Estado do desenho contendo itens, podendo um ou mais equipamentos estar inoperativo no início de um voo. A MMEL pode estar associada as condiçõe de operação, limitações ou procedimentos especiais. A MMEL fornece a base para o desenvolvimento, revisão e aprovação pelo Órgão Regulador Aeronáutico da MEL de um operador individual;

"Locação com tripulação" a locação de uma aeronave com tripulação e outros tipos de apoio;

"Locação sem tripulação" locação de uma aeronave sem tripulação;

"Manual de controle da manutenção do operador" documento que descreve os procedimentos do operador, necessários para garantir que a manutenção programada e não programada seja executada nas aeronaves atempadamente e de uma maneira controlada e satisfatória;

"Manual de operações da aeronave" manual aceitável para o Estado do Operador, contendo os procedimentos normais e anormais e de emergência, listas de verificação, limitações, informações sobre a preformance, detalhes dos sistemas da aeronave e outro material relevante à operação da aeronave;

"Manual de procedimentos da organização de manutenção" documento averbado pelo responsável da organização de manutenção, que detalha as responsabilidades da estrutura e da administração da organização de manutenção, âmbito do trabalho, descrição das facilidades, procedimentos de manutenção e a garantia de qualidade ou os sistemas de inspecção;

"Manual de voo" manual relacionado com o certificado de navegabilidade, contendo limitações dentro das quais a aeronave deve ser considerado aeronavegável, assim como instruções e informações necessárias aos membros de tripulação de voo para a operação segura da aeronave;

"Manuseamento no solo" serviços necessários à chegada, e à partida, de um aeroporto, de uma aeronave que não sejam serviços de tráfego aéreo;

"Manutenção" execução dos trabalhos requeridos para assegurar a manutenção da aeronavegabilidade continuada de uma aeronave, que incluí uma ou várias das seguintes tarefas: revisão geral, inspecção, substituição de peças, rectificação de defeitos, incorporação de uma modificação ou reparação;

"Manutenção preventiva" operação simples ou de conservação de pequenas peças padrão, não envovendo operações de montagem complexa;

"Massa da descolagem" massa da aeronave, incluindo combustível, carga e bagagem e pessoas transportadas dentro da aeronave no começo da corrida de descolagem ou subida, conforme o caso;

"Membro da tripulação" uma pessoa licenciada nos termos da Parte 61 e Parte 63, designada por um operador para prestar serviço numa aeronave durante o período de serviço de voo;

"Membro da tripulação de cabine" um membro da tripulação que desempenha no interesse da segurança dos passageiros, funções atribuídas pelo operador ou pelo piloto comandante da aeronave, mas que não deverá actuar como um membro da tripulação de voo;

"Membro da tripulação de voo" um membro da tripulação de voo titular licenciada nos termos da Parte 63, e com funções essenciais à condução de uma aeronave durante um período de trabalho de voo;

"Mercadoria perigosa" artigos ou substâncias que são capaz de representar riscos significativos para a saúde, segurança de bens ou para o ambiente e que são indicados na lista de mercadorias perigosas nas Instruções Técnicas (Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por via aérea (Doc 9284)) ou que são classificados de acordo com essas instruções;

"Milha náutica" o comprimento igual à 1 852 metros;

a) DA/H) e, se for necessário, condições de nuvem;

"Modificação" alteração de uma aeronave/produto aeronáutico em conformidade com um padrão aprovado;

"Monitoria de Selcal e indicativo de chamada Selcal" sistema de chamada selectivo para efectuar uma comunicação com a aeronave pelo uso de um código específico que seja detectado pelo instrumento da aeronave;

"Motor de aeronave" qualquer motor utilizado ou destinado a ser utilizado para propulsão de uma aeronave, incluindo todas as peças constituintes e acessórios do mesmo que não sejam hélices;

"Mudança acústica" qualquer mudança voluntária no desenho tipo que pode modificar os níveis de ruído da aeronave;

"Mudança de emissão" qualquer mudança voluntária no desenho de tipo da aeronave ou motor que pode aumentar a ventilação do combustível ou emissão do motor;

"Nível" um termo genérico referente à posição vertical de uma aeronave em voo que significa, nível de voo reduzido ao acerto altimétrico QNE;

"Nível de cruzeiro" um nível mantido durante uma parte significativa de um voo, com acerto altimétrico;

"Nível de voo" superfície da pressão atmosférica constante que é relacionada a uma referência específica da pressão, QNE 1013.2 hectopascais (hPa) e separado de outras superfícies análogas por determinados intervalos de pressão;

"Nível desejado de segurança" (TLS) um termo genérico que representa o nível de risco que é considerado aceitável em circunstâncias particulares;

"Noite" As horas compreendidas entre o fim do crepúsculo civil vespertino e o início do crepúsculo civil matutino ou qualquer outro período entre pôr- do- sol e o nascer do sol, conforme determinado pela autoridade adequada. O crepúsculo civil termina ao anoitecer e quando o centro do disco solar se acha a seis graus abaixo do horizonte e começa de manhã quando o centro do disco solar se acha a seis graus abaixo do horizonte;

"Notícias para Aeronauticos (NOTAM)" aviso distribuído por meio de telecomunicações que contém informação a respeito do estabelecimento, condição ou mudança em toda a facilidade, serviço, procedimento ou perigo aeronáutico, cujo conhecimento é essencial ao pessoal ligado às operações do voo;

"Norma aprovada" uma norma de fabrico, desenho, manutenção ou qualidade aprovada pela Autoridade;

"Número de Mach" a relação entre a velocidade de ar verdadeira e a velocidade do som;

"Obstáculo" todo objecto fixo, tanto de carácter provisório como permanente, móvel, ou parte do mesmo, que esteja situado numa área destinada ao movimento das aeronaves em terra ou que se estende acima de uma superfície definida destinada a proteger as aeronaves em voo;

"Oficial de operações de voo" uma pessoa, com licença, designada pelo operador para assumir o controlo e a supervisão das operações de voo, devidamente qualificada de acordo com a Parte 2, que presta apoio, informa, ou dá assitência ao piloto comandante na realização segura do voo;

"Operação agrícola" uma operação em que a aeronave é usada para prestar um serviço a pessoas empenhadas na agricultura ou cultivo, incluindo adubagem, sementeira, lançamento de pó, pulverização, lançamento de iscas de veneno e colocação de veneno;

"Operação da aviação geral" uma operação de aeronave diferente de uma operação de transporte aéreo comercial ou de trabalho aéreo;

"Operação de transporte aéreo comercial" uma operação com uma aeronave envolvendo o transporte de passageiros, carga ou correio; sob remuneração ou aluguer;

"Operação regular de transporte aéreo comercial" uma operação de transporte aéreo comercial relacionada com os voos realizados:

(a) (i) entre dois ou mais pontos; ou
(b) (i) de acordo com o horário publicado; ou
(ii) com tal grau de regularidade e de frequência que constituem uma série sistemática reconhecível, e de tal maneira que cada voo está aberto ao uso do público.

"Operacional" quando usado em relação a uma aeronave, significa que a aeronave foi mantida e inspeccionada de acordo com as exigências do programa de manutenção aprovado e que todos os ajustes e rectificações necessários, foram satisfatoriamente efectuadas;

"Operações de todo tempo meteorológico" qualquer descolagem, operações em rota ou aterragem em IMC e operado de acordo com IFR;

"Operador" uma pessoa, uma organização ou uma empresa que se dedica, ou se propõe a dedicar-se à operação de aeronaves;

"Operador aéreo" qualquer organização que se envolve no transporte aéreo comercial doméstico ou no transporte aéreo comercial internacional, quer directamente ou através de locação ou qualquer outro tipo de acordo;

"Operador aéreo estrangeiro" qualquer operador não sendo um operador aéreo moçambicano, que se envolva directa ou indirectamente ou através de locação ou qualquer outro acordo, em operações de transporte aéreo comercial dentro das fronteiras do espaço aéreo moçambicano, numa base regular ou não regular;

"Organização" uma pessoa, companhia ou associação voluntária;

"Organização de formação aprovada" uma organização aprovada pelo Órgão Regulador Aeronáutico em conformidade com a Parte 3, para a formação de pessoal aeronáutico e a operar sob a supervisão do Órgão Regulador Aeronáutico;

"Organização de manutenção aprovada" uma organização que tenha sido aprovada pelo Órgão Regulador Aeronáutico em conformidade com os requisitos da Parte 6, para realizar a manutenção de aeronaves ou de partes das mesmas, e operar sob supervisão do Órgão Regulador Aeronáutico;

"Os Regulamentos" os regulamentos contidos nas diversas Partes dos MOZCARS, incluindo esta Parte, e suas emendas;

"Papagaio" uma estrutura, coberta com o papel, pano, metal, ou outro material, que se pretenda ser voado no fim de uma corda ou de um cabo, e de ter somente como a sua sustentação a força do vento que se move sobre a sua superfície;

"Pára-quedas" todo o dispositivo que compreende um arrasto flexível, ou o arrasto e o elevador, a superfície a partir do qual a carga é suspensa pelas linhas da mortalha capazes da distribuição controlada duma condição embalada;

"Passageiro incapacitado" um passageiro que seja física ou mentalmente incapacitado devido à doença, ferimento, mau funcionamento congénito ou a outra incapacidade ou inabilidade provisória ou permanente;

"Pessoa apta e apropriada" uma pessoa que satisfaça ao teste de aptidão e apropriada conforme especificado na Parte 183.00.3;

"Peças sobressalentes" quaisquer peças constituintes e acessórios de aeronaves (para além de hélices e motores de aeronaves);

"Peça falsificada" peça ou material com finalidade para instalação num produto de tipo certificado, não fabricado de acordo com os procedimentos aprovados, ou não conforme a um desenho aprovado do tipo ou indústria de aviação civil ou estabelecida nos termos das especificações da Aviação Civil de Moçambicana, e incluí:

a) uma peça fabricada, recuperada ou recondicionada e marcada por uma fonte não autorizada e fornecido com documentos que falsamente indicam que a parte é uma parte genuína e se adapta às especificações contidas num Illustrated Parts Catalogue de um fabricante é autorizado;

b) uma peça que não mantida, submetida à revisão geral nem reparada de acordo com dados aprovados de aeronavegabilidade nem as provisões dos Regulamentos, ou que tenha sido mantida, submetida a revisão geral e reparada por pessoas que não autorizadas para executar e certificar a tal manutenção, revisões gerais nem reparação; e

c) uma parte que é directamente fornecida a um comprador por um fabricante, fornecedor ou distribuidor, não titular de um certificado apropriado de produção para a parte e que não tenha sido autorizado pelo possuidor do certificado de tipo directamente fornecer a tal parte ao comprador.

"Perícia de pilotagem" uso coerente do bom senso e conhecimento desenvolvido, habilidades e atitudes para realizar os objectivos de voo;

"Perigo" todo o acto, omissão, evento ou circunstância; ou uma combinação deles, que poderiam conduzir ou resultar num acidente ou incidente;

"Período de descanso" todo o período de tempo em terra durante o qual um membro da tripulação de voo está completamente liberto de todos os deveres definidos pelo operador;

"Período de serviço de voo" período de tempo compreendido entre o momento em que um tripulante, imediatamente depois de um período de descanso, se apresenta para iniciar um serviço de voo, até ao momento em que é libertado de todas as obrigações, tendo completado o tal voo ou série de voos;

"Pilotar" manipular os comandos de uma aeronave durante o tempo de voo;

"Piloto comandante sob supervisão" piloto que desempenha, sob a supervisão do piloto comandante, as responsabilidades e funções de um piloto comandante, de acordo com o método de supervisão aceitável para o Órgão Regulador Aeronáutico;

"Piloto comandante" o piloto designado pelo operador, ou no caso da aviação geral, proprietário que está no comando e tem a responsabilidade pela condução segura de um voo;

"Piloto de cruzeiro" membro da tripulação designado para exercer tarefas de piloto durante o voo em cruzeiro;

"Piloto verificador " (avião) uma pessoa que está qualificada e tem permissão para conduzir uma avaliação num avião, num simulador de voo ou num dispositivo de treino de voo para um tipo específico de avião, para o titular de um Certificado de Operador Aéreo (COA) em particular;

"Pirataria aérea" Qualquer desvio efectivo ou tentativa de desvio, ou exercício de controlo, através de força ou violência, ou através de qualquer outra forma de intimidação, com a intenção de prejudicar a sequência do voo de uma aeronave num Estado membro da ICAO;

"Pista" Uma área rectangular definida num aeródromo terrestre preparado para a aterrragem e descolagem de aeronaves;

"Pista de descolagem contaminada" para os propósitos destes Regulamentos, significa uma pista na qual mais que 25 por cento da superfície da pista em uso esteja coberto por:

a) areia ou outros objectos estranhos, como estrume, paus ou capim;

b) água na superfície mais de três milímetros de profundidade;

c) neve meio derretida ou solta, equivalente a mais de três milímetros de água;

d) neve que tenha sido comprimida numa massa sólida que resista à compressão adicional e que permaneceria junta ou partir-se-ia em pedaços se apanhado; ou

e) gelo, incluindo gelo molhado.

"Pista húmida" uma pista cuja superfície não é seca e na qual o vapor de água dá à pista uma aparência brilhante;

"Pista molhada" uma pista da qual menos de 25 por cento da superfície está coberta com água, lama ou neve solta ou quando há humidade suficiente na superfície da pista para fazer com que pareça reflexiva, mas sem áreas significativas de água estagnada;

"Placa" uma área definida, num aeródromo de terra, com finalidade de acomodação de aeronaves que pretendam embarcar e desembarcar passageiros, correio ou carga, abastecer-se de combustível, estacionar ou efectuar operações de manutenção;

"Planador" uma aeronave sem motor mais pesada que o ar, derivando a sua sustentação em voo principalmente das reacções aerodinâmicas nas superfícies que permanecem fixas em determinadas condições de voo;

"Plano de voo" informação especificada fornecida às unidades de serviços de tráfego aéreo, relativa a um voo pretendido, ou parte de um voo de uma aeronave. O termo plano de voo é usado para significar, conforme o caso, informação completa sobre todos os itens compreendidos na descrição do plano de voo, cobrindo toda a rota de um voo, ou informação limitada necessária quando o objectivo é obter uma autorização para uma parte pouco significativa de um voo, tal como para atravessar uma via aérea, descolar ou aterrar num aeródromo controlado;

"Plataforma" uma área definida num aeródromo terrestre, destinada a acomodar aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, reabastecimento, estacionamento ou manutenção;

"Previsão meteorológica" uma indicação de condições meteorológicas previstas para um tempo ou um período especificado, e para uma área ou uma parcela especificada do espaço aéreo;

"Primeiros socorros" os primeiros socorros apropriados ao tipo de aeronave, e incluem:

a) o reconhecimento e tratamento de intoxicação alimentar;

b) o reconhecimento e tratamento de contaminação da pele e olhos por combustível de aviação e outros fluidos;

c) o reconhecimento e tratamento de hipóxia e hiperventilação;

d) primeiros socorros associados com formação de sobrevivência, apropriados às rotas a serem operados; e

e) outros aspectos médico aeronáuticos relacionados;

"Princípios relativos a factores humanos" os princípios aplicáveis à concepção aeronáutica, certificação, formação, operações e manutenção e que procuram a interconexão segura entre a pessoa e os outros componentes do sistema através de uma consideração adequada do desempenho humano;

"Produto aeronáutico" qualquer aeronave, motor de aeronave, hélice ou subconjunto, dispositivo, material, peça ou componente a ser instalado;

"Programa de manutenção" um documento que descreve as tarefas específicas de manutenção programadas e a frequência com que devem ser cumpridas e procedimentos relacionados, tal como um programa de fiabilidade, requeridos para a segurança das operações das aeronaves as quais o programa se aplica;

"Procedimento de falha de comunicação" um procedimento prescrito pela Organização da Aviação Civil Internacional, cujos detalhes completos estão publicados nas cartas de navegação e no o AIP;

"Proximidade da aeronave" uma situação na qual, na opinião de um piloto ou um membro do pessoal de serviço de tráfego aéreo, a distância entre aeronaves assim como as suas posições relativas e velocidade, tenha sido tais que a segurança das aeronaves envolvidas pode ter sido comprometida;

"Ponto de referência de aeródromo" a localização geográfica designada de um aeródromo;

"Publicação de informação aeronáutica (AIP)" publicação emitida por uma autoridade do Órgão Regulador Aeronáutico e contendo informação aeronáutica de um carácter duradoiro essencial para navegação aérea;

"Qualificação" autorização averbada ou associada a uma licença e que dela é parte integrante, indicando as circunstâncias especiais, os privilégios ou as limitações inerentes a tal licença;

"Radiação cósmica total" ionização total e radiação por neutrões de origem galáctica e solar;

"Radiotelefonia" uma forma de radiocomunicações destinada principalmente à troca de informação oral;

"Região consultiva" uma área designada dentro de uma região de informação de voo onde os serviços de tráfego aéreo consultivo estão disponível;

"Região de busca e salvamento" uma área de dimensões definidas dentro da qual os serviços de busca e salvamento são prestados;

"Região de controle" um espaço aéreo controlado estendendo-se verticalmente desde um limite especificado acima da terra;

"Região de informação do voo " o espaço aéreo de dimensões definidas dentro do qual são prestados os serviços de informação de voo e de alerta;

"Regulamento de informação aeronáutica e controlo" um sistema apontado como notificação avançada baseada em datas efectivas comuns, de circunstâncias que necessitam de mudanças significativas nas práticas operativas;

"Regulamento de Informação Aeronáutica e Controlo (AIRAC)" um sistema apontado para notificação avançada baseada em dados efectivos comuns, de circunstâncias que necessitam de mudanças significativas nas práticas operativas;

"Reparação" restauração de um produto aeronáutico à sua condição de aeronavegabilidade para assegurar que a aeronave continua satisfazendo os aspectos de desenho que correspondem aos requisitos de aeronavegabilidade aplicados para expedir o certificado de tipo para o tipo de aeronave correspondente quando esta tenha sofrido danos ou desgaste pelo uso;

"Retorno ao serviço depois de manutenção" *(a)* em relação a uma aeronave, significa:

a) a respeito da manutenção programada, a emissão de um certificado do retorno ao serviço ou de um certificado de certificado de manutenção da aeronave, conforme o caso; e

b) a respeito da manutenção de linha, a o registo apropriado na caderneta apropriado ou no diário de navegação, conforme o caso; e

c) em relação a um componente do aeronave, significa a emissão de:

(i) uma etiqueta de operacionalidade; ou

(ii) um certificado de manutenção.

"Rolagem aérea" movimento de um helicóptero/VTOL acima da superfície de um aeródromo normalmente com efeito de solo e a uma velocidade relativa ao solo normalmente inferior a 37 km/h (20kt);

"Sector " inclui a descolagem, cruzeiro e aterragem, mas não inclui operações de circuito;

"Serviço alerta" um serviço prestado para notificar organizações apropriadas a respeito da aeronave necessária para o serviço de busca e salvamento, e prestar apoio apoio a tais organizações como necessário;

"Serviço de controle de tráfego aéreo" um serviço prestado com o propósito de:

a) prevenção de colisões:

(i) entre as aeronaves; e

(ii) na área de manobra entre aeronaves e obstruções; e

b) expedir e manter um fluxo ordeiro do tráfego aéreo.

"Serviço de controlo de aeródromo" um serviço de controle de tráfego aéreo para o tráfego de aeródromo;

"Serviço de controlo de aproximação" serviço de controle de tráfego aéreo para a chegada e partida de voos controlados;

"Serviço de controlo de área" serviço de controle de tráfego aéreo para voos controlados em áreas de controlo.

"Serviço de informação aeronáutica (AIS)" um serviço estabelecido dentro da área definida de cobertura responsável pela prestação de informação aeronáutica necessária para a segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea;

"Serviço de informação de voo de aeródromo" um serviço prestado por um assistente de serviço de tráfego aéreo, quando actuando como um operador de rádio em nome de uma unidade de serviço de tráfego de aéreo, para fornecer os pilotos com informação factual calculada para ajudar na operação segura de voo;

"Serviço de informação do voo " um serviço cuja finalidade é de aconselhar e proporcionar informações úteis para a realização segura e eficaz dos voos;

"Serviço de informação de tráfego " um serviço fornecido dentro do espaço aéreo, com serviço de informação de tráfego para assegurar a separação tanto quanto possível, entre aeronaves que operam com planos de voo IFR;

"Significativo" no contexto das especificações médicas da Parte 61, significativo significa um grau ou uma natureza que possa perigar a segurança de voo;

"Sistema anti-colisão de bordo (ACAS)" um sistema de aeronaves com base nos sinais dos *transponders* do radar secundário de vigilância (SSR) que funciona independentemente

do equipamento instalado em terra para proporcionar aviso ao piloto sobre possíveis conflitos entre aeronaves equipadas com transponders SSR;

"Sistema de controlo de voo" sistema que inclui um sistema automático de aterragem e/ou um sistema híbrido de aterragem;

"Sistema de controlo" um sistema pelo qual o caminho do voo, atitude ou força de propulsiva de uma aeronave é alterada, incluindo o voo, motor e controlos de hélice, os controlos relacionados do sistema e mecanismos de operação associado;

"Sistema de qualidade" a estrutura organizacional, os procedimentos, os processos e os recursos necessários para executar a gestão da qualidade;

"Sistema de documentos de segurança de voo" conjunto de documentação inter-relacionada estabelecida pelo operador, compilando e organizando a informação necessária para o voo e as operações no solo, e compreendendo, como mínimo, o manual de operações e o manual de controle da manutenção do operador.

"Soleira" o início da parte da pista utilizável para a aterragem;

"Substância psicoactiva" inclui o álcool, os opióides, os canabinóides, os sedativas e os hipnóticos, cocaína, outros psico-estimulantes, alucinógenios, e solventes voláteis, donde o café e o tabaco estão excluídos;

"Subida em cruzeiro" técnica de cruzeiro de um avião, que resulta num incremento da altitude à medida que diminue a massa do avião para menor consumo;

"Superfície da descolagem" parte da superfície de um aeródromo que a autoridade do aeródromo declara disponível para uma corrida normal no solo ou na água de uma aeronave em descolagem numa direcção especifica;

"Supervisão directa" com respeito aos privilégios de uma licença do serviço de terra ou qualificação, significa que o possuidor da licença supervisiona a situação tão proximamente como se ele executasse a tarefa, e está pronto para corrigir ou assumir o controle a qualquer momento;

"Suplemento ao AIP" mudanças temporárias à informação contida no AIP que são publicadas por meio de páginas especiais;

"Tempo de instrução em duplo comando" tempo de voo durante o qual uma pessoa recebe instrução de voo de um piloto devidamente autorizada a bordo da aeronave;

"Tempo de voo do aeroplano " o tempo total desde o momento em que um aeroplano começa a se mover para a finalidade de levantar voo até ao momento chega ao repouso no fim do voo;

"Tempo de voo por instrumentos" o tempo durante o qual um piloto pilota uma aeronave unicamente pela referência aos instrumentos e sem pontos de referência externos;

"Tempo de voo por instrumentos do aluno piloto comandante " o tempo de voo durante o qual um instrutor do voo observará somente o aluno a actuar como piloto comandante sem influenciar ou controlar o voo da aeronave;

"Tempo de voo por instrumentos no solo " o tempo durante o qual um piloto treina, no solo, o voo simulado por instrumentos num simulador;

"Tempo de voo de helicópteros" o tempo total desde o momento em que as pás do rotor do helicóptero começam a girar, até ao momento em que o helicóptero chega ao repouso no fim do voo, e as pás do rotor são paradas;

"Tempo de voo no solo" o tempo de voo durante o qual um aluno piloto é o único ocupante da aeronave;

"Teste de perícia" um teste de competência nas áreas de operações para obtenção de uma licença, certificado, qualificação ou autorizações, que é conduzido com o candidato a responder questões e a demonstrar manobras de voo, num simulador de voo aprovado ou num dispositivo de treino de voo aprovado, ou numa combinação destes;

"Tipo de aeronave " toda aeronave do mesmo desenho básico incluindo todas as modificações ao mesmo excepto aquelas modificações que resultam numa mudança nas características de manuseamento ou de voo;

"Tipo de RNP" um valor refreamento expresso como uma distância em milhas náuticas da posição pretendida, dentro da qual os voos seriam no mínimo 95 por cento do tempo total de voo;

"Torre de controle de aeródromo" uma unidade estabelecida para fornecer um serviço de controle de tráfego aéreo ao tráfego do aeródromo;

"Trabalho aéreo" operação na qual a aeronave é usada para serviços especializados tais como agricultura, construção, fotografia, pesquisa, observação e patrulha, busca e salvamento, publicidade aérea, etc.

"Tráfego aéreo" todas as aeronaves em voo ou a circular na área de manobra de um aeródromo;

"Tráfego do aeródromo" todo tráfego na área de manobra de um aeródromo e toda aeronave voando na vizinhança de um aeródromo;

"Tráfego essencial" para as finalidades da parte 172, significa todo o tráfego controlado que não for separado pelos mínimos prescritos com relação a outros voos controlados onde a separação é requerida;

"Transmissor localizador automático de emergência fixo" um localizador e transmissor de emergência que está permanentemente acoplado a uma aeronave;

"Transmissor localizador de emergência" equipamento que transmite sinais distintos em frequências designadas e, dependendo da aplicação, ou pode perceber um choque e opera automaticamente ou é manualmente activado;

"Transmissor localizador de emergência automático portátil" um transmissor localizador de emergência rigidamente acoplado a uma aeronave mas prontamente removível da aeronave depois de um despenhamento;

"Transmissor localizador de emergência de sobrevivência" um transmissor localizador de emergência que seja removível de um avião, armazenado para facilitar seu uso pronto numa emergência e activado pelos sobreviventes, ou activado automaticamente;

"Transporte por ar" transporte numa aeronave em voo;

"Treino ab initio" em relação aos pilotos, significa o treino inicial numa aeronave ou num simulador;

"Total de tráfego" massa total de passageiros, bagagem e carga;

"Unidade de controle de aproximação" uma unidade estabelecida para fornecer serviço de controle de tráfego aéreo a voos controlados com chegada a, ou partida de, um ou mais aeródromos;

"Unidade de controle de tráfego aéreo" um termo genérico que significa segundo o caso, centro de controlo de área, unidade de controle de aproximações ou torre de controle de aeródromo;

"Unidade de serviço de tráfego aéreo" um termo genérico, que segundo o caso, significa unidade de controle de tráfego aéreo, centro de informação de voo ou posto de notificação dos serviço de tráfego aéreo;

"Uso problemático das substâncias" uso de uma ou mais substâncias psicoactivas por parte do pessoal de aviação de uma forma que:

a) constitua um prejuízo directo para o utilizador ou ponha em perigo as vidas, a saúde ou o bem-estar de outros; e/ou;

b) cause ou piore um problema ou uma desordem ocupacional, social, mental ou físico;

"Válido" quando usado em relação a uma licença, um certificado ou uma qualificação emitidos, renovados ou reemitidos de acordo com estes regulamentos, significa que todas as exigências aplicáveis a tal licença, certificado ou qualificação, como prescrito por estes regulamentos, foram cumpridas;

"Validação" para os fins da Parte 65, significa uma autorização averbada numa licença e que dela é parte integrante, para exercer uma qualificação específica num local específico e numa posição de operação específica, contendo as condições especiais, os privilégios ou as limitações inerentes a tal qualificação;

"Validação de uma licença" a acção levada a cabo por um Estado Contratante, como uma alternativa à emissão da sua própria licença, ao aceitar uma licença emitida por qualquer outro Estado Contratante como equivalente à sua própria licença;

"VFR" símbolo utilizado para designar as regras de voo visual;

"Visibilidade" para fins aeronáuticos a visibilidade é o maior entre os seguintes valores:

a) a distância máxima a que um objecto negro de dimensões adequadas, situado próximo do solo, pode ser visto e reconhecido contra um fundo brilhante;

b) a distância máxima a que, luzes de aproximadamente 1,000 candelas podem ser vistas e identificadas contra um fundo não iluminado.

"Visibilidade em voo " a visibilidade para a frente desde a cabine de pilotagem de uma aeronave em voo;

"Visibilidade na terra" a visibilidade num aeródromo, comunicada por um observador credenciado ou por sistemas automáticos;

"VMC" símbolo usado para designar as condições metereológicas de voo visual;

"Voo" o período desde a descolagem até a aterragem;

" Voo em linha" voo efectuado pelos membros de tripulação de voo em operações comerciais normais;

"Voo acrobático" manobras intencionalmente executada por uma aeronave envolvendo uma mudança brusca de atitude, uma atitude anormal, ou uma variação anormal de velocidade;

"Voo aerobático" um voo acrobático;

"Voo com escala" uma operação específica de aeronave, identificada pelo operador pelo uso do mesmo símbolo do ponto da origem via quaisquer pontos intermédios ao ponto do destino;

"Voo controlado" qualquer voo que está sujeito a uma autorização de controle de tráfego aéreo;

"Voo internacional" um voo que atravessa o espaço aéreo sobre o território de mais de um Estado;

" Voo em linha " um voo realizado sob operações comerciais normais pelo detentor de um certificado do operador aéreo;

"Voo especial VFR" um voo VFR autorizado pelo controlo de tráfego aéreo para operar dentro de uma zona de controle em condições meteorológicas abaixo de VMC;

"Voo de viagem" um voo entre um ponto de partida e um ponto de chegada, seguindo uma rota previamente planeada, usando procedimentos normais de navegação;

"Zona de controlo" um espaço aéreo controlado que se estende verticalmente da superfície da terra até a um limite superior especificado;

"Zona de Identificação da Defesa Aérea (ADIZ)" espaço aéreo especial designado de dimensões definidas dentro do qual as aeronaves são exigidas a cumprir com procedimentos especiais de identificação e/ou procedimentos de reporte adicionais aos relacionados à prestação dos serviços de tráfego aéreo;

"Zona proibida" um espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território terra ou águas territoriais de um Estado, dentro do qual o voo de aeronaves é proibido;

"Zona de tráfego de aeródromo" espaço aéreo de dimensões definidas, estabelecido ao redor de um aeródromo para a protecção de tráfego do aeródromo;

1.00.2 Abreviaturas

Neste regulamento as siglas abaixo têm os seguintes significados:

(a) (AGL) - acima do nível do solo;
(b) CIA - uma circular de informação aeronáutica;
(c) AIP - publicação de informação aeronáutica;
(d) AIPSUP - um suplemento ao AIP;
(e) AIRAC - regulamento e controle de informação aeronáutica;
(f) ATA - área de tráfego do aeródromo;
(g) ATS - serviço do tráfego aéreo;
(h) ATZ - zona do tráfego do aeródromo;
(i) "GÁS - gasolina de aviação;
(j) CDL - lista de desvio de configuração;
(k) CTA - área de controle;
(l) CTR s - zona de controle;
(m) DA/H - altitude/altura de decisão;
(n) DAME - examinador médico aeronáutico designado;
(o) ELT - transmissor localizador de emergência;
(p) ELT (AF) - transmissor fixo automático do localizador de emergência;
(q) ELT (AP) - transmissor portátil automático do localizador de emergência;
(r) ELT (AD) - transmissor automático instalado do localizador de emergência;
(s) ELT (S) - transmissor do localizador de emergência de sobrevivência;
(t) EROPS - operações estendidas de escala;
(u) ETOPS - operações estendidas de escala com o avião bimotor;
(v) O FL - nível do voo;
(w) IAIP - pacote integrado de informação aeronáutica;
(x) ICAO - Organização da Aviação Civil Internacional;
(y) IFR - regras de voo por instrumentos;
(z) ILS - sistema da aterragem por instrumentos;
(aa) IMC - condições meteorológicas por instrumentos;
(aa) IACM - Instituto de Aviação Civil de Moçambique;
(cc) LDP - ponto de decisão de aterragem;
(dd) MCM - massa máxima certificada;
(ee) MDA - altitude mínima de descida;
(ee) MDA/H - altitude/altura mínimas de descida;

(gg) MDH - altura mínima de descida;
(hh) MEL - lista de equipamento mínimo;
(ii) MMEL - lista de equipamento mínimo principal;
(jj) MNP - especificações mínimas do desempenho da navegação;
(kk) MOZ-CAR - regulamentos da aviação civil de Moçambique;
(ll) MSL - nível médio das águas do mar;
(mm) NDB - baliza de rádio não direccional;
(nn) nm - milha náutica;
(oo) NOTAM - aviso aos aeronautas;
(pp) PI - piloto comandante;
(qq) PII - co-piloto;
(rr) PAR - radar de aproximação de precisão;
(ss) PBE - equipamento portátil de respiração;
(tt) PIB - boletim de informação pré voo;
(uu) PPI - plano indicador de posição;
(vv) RNP - desempenho exigido da navegação;
(ww) RVR - alcance visual da pista;
(xx) STOL - descolagem e a aterragem curtas;
(yy) TDP - ponto de decisão de descolagem;
(zz) TLOF - área do ponto de contacto e de subida;
(aaa) TMA - área de controle terminal;
(bbb) TSO - ordem do padrão técnico;
(ccc) VFR - regras de voo visual;
(ddd) VHF - frequência muito alta;
(eee) VMC - condições meteorológicas visuais;
(fff) VOR - alcance de rádio omnidireccional em VHF.

MOZ-CAR PARTE 2

Requisitos de Aviação Civil para Unidades de Medida para uso em Operações no Ar em Terra

Prefácio

O Artigo 28 º (serviços de navegação aérea e do sistema padrão) da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional exige que cada Estado contratante providencie, no seu território, os serviços de rádio de aeroportos, serviços meteorológicos e outras facilidades de navegação aérea para facilitar a navegação aérea internacional, em conformidade com as normas e práticas recomendadas ou estabelecidas de tempo a tempo, nos termos da Convenção.

O anexo 5 da ICAO apresenta as normas e práticas recomendadas, relativas às unidades e medições para serem usadas em operações no ar e em terra, as quais devem ser adoptadas pelo Estado Contratante.

O presente Regulamento adopta o padrão nacional de Unidades de Medidas a serem utilizados nas operações aéreas e terrestres.

Todas as outras legislações mantém-se válidas como parte dos requisitos de Aviação Civil para fins práticos.

SUBPARTE 1

Definições

Os seguintes termos usados no MOZCAR, têm os seguintes significados:

Ampéres (A) é a corrente eléctrica constante que, mantida em dois condutores paralelos, rectilíneos, de comprimento infinito, de secção circular desprezível e colocado 1 metro no vácuo separado, produziria entre estes condutores uma força igual a 2 x 10^7 newtons por metro de comprimento;

Becquerel (Bq) actividade de um radionuclídeo com uma transição espontânea nuclear por segundo;

Candela (cd) intensidade luminosa, na direcção perpendicular de uma superfície de 1 / 600 000 metros quadrados de corpo negro à temperatura de congelamento de platina sob pressão de 1013.25 newtons por metro quadrado;

Temperatura Célsius (t°C) temperatura Célsius é igual à diferença tº C = T – T0 entre duas temperaturas termodinâmicas T e T0 em que T0 equivale a 273,15 kelvin;

Coulomb (C) é a quantidade de electricidade transportada em 1 segundo por uma corrente de 1 ampère;

Grau Celsius (°C) é a designação específica da unidade kelvin para uso na indicação de valores de temperatura Celsius;

Farad (F) é a capacidade de um capacitor entre as placas nas quais surge uma diferença de potencial de 1 volt, quando é carregado por uma quantidade de electricidade igual a 1 coulom;.

Pé (ft) é o comprimento exactamente igual a 0,3048 metros;

Gray (Gy) é a energia cedida pelas radiações ionizantes a uma massa de matéria correspondente a 1 joule por quilograma;

Henry (H) é a indutância de um circuito fechado em que uma força electromotriz de 1 volt é produzida quando a corrente eléctrica no circuito varia uniformemente à razão de 1 ampère por segundo;

Hertz (Hz) frequência de um fenómeno periódico cujo período é 1 segundo;

Desempenho humano é a capacidades e limitações humanas que têm impacto sobre a segurança e eficiência das operações aeronáuticas;

Joule (J) é o trabalho realizado quando o ponto de aplicação de uma força de 1 newton é deslocado um distancia de 1 metro na direcção da força;

Kelvin (K) unidade de temperatura termodinâmica, que é a fracção 1/273.16 da temperatura termodinâmica do ponto triplo da água;

Quilograma (kg) unidade de massa igual à massa do protótipo internacional do quilograma;

Knot (kt) é a velocidade igual a 1 milha náutica por hora;

Litro (L) unidade de volume restrito à medição de líquidos e gases, que é igual a um decímetro cúbico;

Lumen (Im) fluxo luminoso emitido num ângulo sólido de 1 radiano por uma fonte pontual que apresenta uma intensidade uniforme de 1 candela;

Lux (Lx) é a iluminância produzida por um fluxo luminoso de 1 lumen uniformemente;

Metro (m) é a distância percorrida pela luz no vácuo durante 1 / 299 792 458 de segundo;

Mole (mol) é a quantidade de substância de um sistema que contém tantas entidades elementares quantos átomos existem em 0,012 quilograma de carbono-12;

Nota. - Quando se utiliza o mole, as entidades elementares devem ser especificadas e podem ser átomos, moléculas, íons, electrões, outras partículas ou agrupamentos especificados de tais partículas;

Milhas náuticas (NM) é o comprimento exactamente igual a 1 852 metros;

Newton (N) é a força que, quando aplicada a um corpo com uma massa de 1 kg dá-lhe uma aceleração de 1 metro por segundo ao quadrado;

Ohm (VZ) é a resistência eléctrica entre dois pontos de um condutor quando uma diferença constante de potencial de 1 volt, aplicada entre esses dois pontos, produz neste condutor uma corrente de 1 ampère, não sendo este condutor a origem de qualquer força electromotriz;

Pascal (Pa) é a pressão ou stress de 1 newton por metro quadrado;

Radian (Ra) é o ângulo plano compreendido entre dois raios de um círculo que corta na circunferência um arco de comprimento igual ao do raio;

Segundo (s) é a duração de 9 192 631 770 períodos da radiação correspondente à transição entre os dois níveis hiperfinos do estado fundamental do átomo de césio-133;

Siemens (S) condutância eléctrica de um condutor no qual uma corrente de 1 ampère é produzida por uma diferença de potencial eléctrico de 1 volt.

Sievert (Sv) unidade de equivalente de dose de radiação que corresponde a 1 joule por quilograma;

Radiano (Rad) ângulo sólido que, tendo o vértice no centro de uma esfera, corta uma área da superfície da esfera igual à de um quadrado com lados de comprimento igual ao raio da esfera;

Tesla (T) densidade do fluxo magnético dado por um fluxo magnético de 1 weber por metro quadrado;

Tonelada (T) unidade de massa igual a 1000 Kilogramas;

Volt (V) unidade de diferença de potencial eléctrico e força electromotriz que é a diferença de potencial eléctrico entre dois pontos de um condutor transportando uma corrente constante de 1 ampère, quando a potência dissipada entre esses pontos é igual a 1 watt;

Watt (W) força que dá origem à produção de energia a uma taxa de 1 joule por segundo;

Weber (Wb) fluxo magnético que, ligando um circuito de uma vez, produz nele uma força electromotriz de 1 volt, pois é reduzida a zero a uma taxa uniforme em um segundo;

Subparte 1

Aplicabilidade

1.1 As unidades, tal como constam da Tabela 1.1 devem ser usadas em todos os aspectos de operações aéreas e terrestres.

Tabela 1.1 - Unidades de Medida

Ref. N°.	Quantidade	Unidade a ser usada
1. Direcção/ Espaço / Tempo		
1.1 Altitude		
1.2 Área M2		N M
1.3 Distância (longa) a)		L
1.4 Distância (curta)		M
1.5 Elevação		ft
1.6 Autonomia		h e min
1.7 Altura		Ft
1.8 Latitude		0°, m, s
1.9 Comprimento		m
1.10 Longitude		0°, m, s
1.11 Ângulo plano (se for necessário, subdivisões decimais do grau devem ser usadas)		0°, m, s
1.12 Comprimento de pista		M
1.13 Alcance visual da pista		M
1.14 Capacidades de tanque (aeronave)2.1 Densidade do ar		Kg/m^3
1.15 Tempo		h, d, semana, mês, ano,
1.16 Visibilidade c)		Km
1.17 Volume		M^3
1.18 Direcções do vento (direcções eólica diferentes das de aterragem e descolagem devem ser expressas em graus verdadeiros; para as direcções deventode aterragem e descolagem devem ser expressas em graus magnéticos).		M/s
Ref. N.°	**Quantidade**	**Unidade a ser usada**
2.1 Designação do ar		Kg/m^2
2.2 Densidade da área		Kg/m^2
2.3 Capacidade de carga kg		
2.4 Densidade de carga		Kg/m^3
2.5Densidade (densidade de massa)		Kg/m^3
2.6 Capacidade de combustível (gravimétrica)		Kg
2.7 Densidade de gás		Kg/m^3
2.8 Peso bruto ou Tara		T ft
2.9 Provisões para içar		Kg
2.10 Densidade linear		Kg/m
2.11 Densidade Liquida		Kg/m^3
2.12 Massa Kg		
2.13 Momento de inércia		$Kg.m^2$
2.14 Momento de momentum		$Kg.m^2/s$
2.15 Momento		Kg.m/s
3. Relação com a força		
3.1 Pressão de ar (geral)		kPa
3.2 Ajuste do altímetro		hPa
3.3 Pressão atmosférica		hPa
3.4 Momento de inclinação		kN.m
3.5 Força		N
3.6 Pressão de alimentação de combustível		kPa
3.7 Pressão hidráulica		kPa
3.8 Módulos de elasticidade		MPa
3.9 Pressão		Kpa
3.10 Stress		Mpa
3.11 Tensão de superfície		mN/m
3.12 Impulso		kN
3.13 Torque		N.m
3.14 Vácuo		Pa
4. Mecânica		
4.1 Velocidade espacial d)		Kt
4.2 Aceleração angular		Rad/s^2
4.3 Velocidade angular		Rad/s
4.4 Energia ou trabalho		J
4.5 Força de cambota equivalente		kW
4.6 Frequência		Hz
4.7 Velocidade em terra		Kt
4.8 Impacto		j/m^2
4.9 Energia cinética absorvida pelos travões		Mj
4.10 Aceleração linear		m/s^2
4.11 força		Kw
4.12 Razão de ajuste		°/s
4.13 Potencia de eixo		Kw
4.14 Velocidade m/s		
4.15 Velocidade vertical		Ft/min
4.16 Velocidade do vento		Kt
5. Fluxo		
5.1 Fluxo do ar do motor		Kg/s
5.2 Fluxo de água do motor		Kg/h
5.3 Consumo de combustível (específico) motores a pistão		Kg (kw.h)
Motores de eixo turbo		Kg/kw.h)
Motores a jacto		Kg(kn.h)
5.4 Fluxo de combustível (consumo)		Kg
5.5 Rácio de enchimento do tanque de combustível		Kg/min
5.6 Fluxo de combustível		Kg/s
5.7 Fluxo de líquido (gravimetro)		g/s
5.8 Fluxo de líquido (volumétrico)		l/s
5.9 Fluxo de massa		Kg/s
5.10 Consumo de óleo		
Turbina a gás		Kg/h
Motores de pistão		g/kw.h

Ref. N°. Quantidade	Unidade a ser usada
5.11 Fluxo de óleo	g/s
5.12 Capacidade de bombagem	L/min
5.13 Ventilação do fluxo de ar	M^3/min
5.14 Viscosidade (dinâmica)	Pa.s
5.15 Viscosidade (cinética)	M^2/s
6. Termodinâmica	
6.1 Coeficiente de transferência de calor	W/(m2.k)
6.2 Fluxo de calor por unidade de área	j/m2
6.3 Taxa de fluxo de calor	W
6.4 Humidade (absoluta)	g/kg
6.5 Coeficiente de expansão	C^{-1}
6.6 Quantidade de calor	J
6.7 Temperatura	C.º
7. Electricidade e magnetismo	
7.1 Capacitância	F
7.2 Condutância	S
7.3 Condutividade	A/m3
7.4 Densidade	A/m2
7.5 Corrente eléctrica	A
7.6 Força do campo eléctrico	C/ m2
7.7 Potencial eléctrico	V
7.8 Força electromotriz	V
7.9 Força do campo magnético	A/m
7.10 Fluxo magnético	Wb
7.11 Densidade de fluxo magnético	T
7.12 Potência	W
7.13 Quantidade de electricidade	C
7.14 Resistência	Vz
8. Luz e radiações electromagnéticas	
8.1 Iluminescência	lx
8.2 luminescência	cd/m2
8.3 Excitação luminosa	lm/m2
8.4 Fluxo luminoso	lm
8.5 Intensidade luminosa	cd
8.6 Quantidade de luz	lm.s
8.7 Energia radiante	j
8.8 Comprimento de onda	m
9. Acústica	
9.1 Frequência	Hz
9.2 Densidade de massa	Kg/m3
9.3 Nível de ruído	dB
9.4 Período, tempo periódico	S
9.5 Intensidade de som	w/m2
9.6 Potência sonora	W
9.7 Pressão sonora	Pa
9.8 Nível de som	dBe)
9.9 Pressão estática (instantâneo)	Pa
9.10 velocidade do som	m/s
9.11 Velocidade do volume (instantâneo)	m^3/s
9.12 Cumprimento de onda	m
10. A física nuclear e radiação ionizante	
10.1 dose absorvida	Gy
10.2 taxa da dose absorvida	Gy/s
10.3 actividade das radionuclídeos	Bq
10.4 dose equivalente	Sv
10.5 exposição à radiação	C/kg
10.6 índice de exposição	C/kg.s

a) Como usado em navegação, em geral acima de 4000m;

b) Tais como combustível para aeronaves, fluidos hidráulicos, água, petróleo e oxigénio de alta pressão de navios;

c) Visibilidade inferior a 5 km pode ser dada em m.

d) Velocidade do ar é por vezes indicada em operações de voo, em termos de proporção do número MACH;

e) O decibel (dB) é um rácio que pode ser usado como uma unidade para expressar nível de pressão sonora e o nível de potência sonora. Quando utilizado, o nível de referência deve ser especificado.

Tabela 2.2 - Prefixos de Unidades

Factor de Multiplicação	*Prefixo*	*Símbolo*
$1000000000000000000 = 10^{18}$	exa	E
$1000000000000000 = 10^{15}$	peta	P
$1\,000\,000\,000\,000 = 10^{12}$	tera	T
$1000000000 = 10^{9}$	giga	G
$1\,000000 = 10^{6}$	mega	M
$1000 = 10^{3}$	kilo	K
$100 = 10^{2}$	hecto	H
$10 = 10^{1}$	deca	da
$0.1 = 10^{-1}$	deci	d
0.01 =	centi	c
$0.001 = 10^{-3}$	Milli	m
$0.000001 = 10^{-6}$	Micro	g
$0.000\,000\,001 = 10^{-9}$	Nano	n
$0.000\,000\,000\,001 = 10^{-12}$	Pico	p
$0.000\,000\,000\,000\,001 = 10^{-15}$	femto	f
$0.000\,000\,000\,000\,000\,001 = 10^{-18}$	atto	a

Quadro 2.3 - Unidades adicionais para utilização com as unidades acima

Massa	Tone	t	1 t=10^3t
Anglo plano	Grau	°	1° = (π/180)rad
	Minute	’	1’= (1/60)° = (π/10 800) rad
	Segundo	”	1” = (1/60)’ = (π/64 8 000) rad
Temperatura	Grau celcios	°C	1 unit °C = 1 unit Ka>
Tempo	Minute	Min	1 min = 60 s
	Hora	H	1 h = 60 min = 3600 s
	Dia	d	1 d = 24 h = 86 400 s
	Semana, mês, ano		
Volume	litro		L = 1 dm3 = $10^3$$m^3$

Converter de:	para	Use a Fórmula
temperatura Celsius (t°c)	temperatura Kelvin (t K)	tK = t°c+273.15
temperatura Fahrenheit (t°F)	temperatura Célsius (t°c)	t°c=(t°F-32)71.8
temperatura Fahrenheit (t°F)	temperatura Kelvin (t K)	tK=(t°F+459.67)71.8
temperatura Kelvin (t°k)	temperatura Célsius (t°c)	t°c = tK-273.15
temperatura Rankine (t°R)	temperatura Kelvin (t K)	tK=t°R/1.8

Fórmula de Conversão de Temperatura

Distância / formula de conversão de velocidade

(altitude, elevação, altura, velocidade vertical)

Para converter de	Para	Use a fórmula
Milhas Náuticas	Metro (m)	1 NM=1852m
Pé (ft)	Metro (m)	1 ft=0.3048m
Nó	Metro/Segundo/ (m/s)	1 kt=0.514444 m/s

MOZ-CAR PARTE 11

Procedimentos para a produçao de regulamentos, Emissão de normas Standarts técnicos

SUBPARTE 1 - Geral

11.01.1 Aplicabilidade

(1) Esta parte é aplicável aos:

a) procedimentos relativos à :

i. introdução de qualquer regulamentação a ser feita nos termos das competências conferidas ao Órgão Regulador Aeronáutico;

ii. alteração ou supressão de qualquer regulamento elaborado ao abrigo das competências conferidas ao Órgão Regulador Aeronáutico;

iii. introdução de qualquer norma técnica a ser emitida nos termos das competências conferidas ao Órgão Regulador Aeronáutico;

iv. alteração ou retirada de qualquer norma técnica emitida nos termos das competências conferidas ao Órgão Regulador Aeronáutico;

b) procedimentos relativos ao pedido e à concessão de uma isenção de qualquer requisito previsto nos regulamentos.

(2) Esta parte não se aplica em relação à:

a) um caso particular onde o Director-Geral constatar o cumprimento de qualquer procedimento prescrito na presente Parte como sendo impraticável, desnecessário ou contrário ao interesse público;

b) qualquer pedido de isenção efectuado nos termos do disposto na subparte 92.00.3.

(3) Nenhum regulamento, *standard* técnico ou isenção deve ser invalidado apenas porque uma exigência na presente parte não foi cumprida.

11.01.2 Publicação de Circulares de Informação Aeronáutica

O Director-Geral pode publicar Circulares de Informação Aeronáutica, contendo informações sobre normas técnicas, práticas e procedimentos que julgar aceitáveis para o cumprimento do regulamento associado.

SUB-PARTE 2 - Procedimentos para a produção de normas e emissão dos *standards* técnicas

11.02.1 Apresentação da proposta

(1) Qualquer pessoa interessada pode apresentar ao Director-Geral, a proposta relativa à introdução, alteração ou supressão de um regulamento ou norma técnica.

(2) A proposta deve ser apresentada por escrito e deve:

a) indicar o nome e endereço do proponente;

b) declarar o conteúdo do regulamento, standard técnico, proposta de alteração, ou especificar o regulamento ou standard técnico que o proponente pretende que sejam alterados ou retirados;

c) explicar os interesses que se pretendem com a proposta, e

d) conter quaisquer informações, opiniões ou argumentos que apoiam à proposta.

11.02.2 Processamento da proposta

(1) O Director-Geral, logo que possível e após a recepção de uma proposta, deve determinar se a mesma é susceptível de reforçar a segurança, regularidade ou eficiência do sistema aviação civil de Moçambique.

(2) Se o Director-Geral determinar que a proposta não satisfaz a exigência requerida, o proponente será notificado por escrito da rejeição da proposta e das razões que fundamentam a decisão.

(3) A notificação da decisão deve referir que a mesma é passível de recurso a ser dirigido ao Conselho de Administração e indicar o endereço para onde deve ser canalizado o referido recurso.

(4) Se o Director-Geral determinar que a proposta satisfaz os requisitos regulamentados em (1), deve mandar publicar a proposta de regulamento ou standard técnico, alteração ou supressão mediante aviso através de uma Circular de Informação Aeronáutica (AIC).

(5) Após a publicação do aviso referido no número 4, qualquer pessoa interessada pode, por escrito, e dentro de um período indicado no aviso, que não deve ser inferior a trinta dias contados a partir da data da publicação do mesmo, submeter ao Director-Geral, comentários sobre a proposta de regulamento, norma técnica, alteração ou retirada em questão.

(6) O Director notificará o proponente, para uma reunião indicando a hora e o local da realização da mesma a fim de proceder a análise dos comentários conjuntamente com o proponente da proposta.

11.02.3 Consideração da proposta

1) O administrador deve convocar um comité composto por pessoal do Órgão Regulador Aeronáutico e representantes da indústria da aviação civil com competências adequadas no assunto em apreço para analisar a proposta.

2) A comissão deve analisar a proposta em conjunto com todos os comentários que sejam recebidos dentro do prazo estabelecido no aviso referido na subparte 11.02.2 (5).

3) (3)Após conclusão da análise da proposta e dos comentários sobre a proposta, a comissão, produz uma recomendação adequada ao Director.

11.02.4 Elaboração de regulamentos

De acordo com o disposto nos Estatutos do Órgão Regulador Aeronáutico, o Diretor-Geral pode, se estiver de acordo e depois de considerar a recomendação feita pelo comité nos termos referido na subparte 11.02.3 (2), que dar provimento a proposta seria no interesse da segurança da aviação, apresentar uma proposta de regulamento, para alteração ou retirada para aprovação ao Ministro que superintende a área da aviação civil.

11.02.5 Emissão do standard técnico

O Director do, se estiver de acordo e depois de considerar a recomendação do comité nos termos do previsto no número 11.02.4 (2), que pôr em prática a proposta seria no interesse da segurança da aviação, emitir, alterar ou retirar o standard técnico proposto.

SUBPARTE 3 - Procedimentos para concessão de isenção.

11.03.1 Pedido de isenção

(1) O pedido de isenção deve ser efectuado por escrito à Autoridade e deve:

a) indicar o nome e o endereço do requerente;

b) indicar os requisitos nos termos dos quais se requer a isenção;

c) explicar o interesse do requerente na isenção solicitada, incluindo a natureza e a extensão da isenção solicitada e uma descrição de cada pessoa ou coisa a ser abrangidos pela isenção;

d) conter quaisquer informações, opiniões ou argumentos justificativos do pedido;

e) explicar por que o requerente considera que a isenção deve ser concedida, bem como a extensão em que a isenção pode afectar a segurança da aviação,

f) incluir um resumo do pedido para efeitos de publicação num AIC, que deve conter uma referência à exigência de que a isenção é solicitada e uma breve descrição da natureza geral da isenção solicitada;

g) uma descrição detalhada dos meios alternativos pelos quais o requerente irá assegurar um nível de segurança equivalente ao estabelecido pelo regulamento em questão.

h) que a isenção não será usada como um meio alternativo de cumprimento.

(2) O pedido de isenção deve ser:

a) apresentado pelo menos dentro de noventa dias, ou período mais curto, de acordo com o que for autorizado pelo Director-Geral, devidamente justificado, antes da data proposta para a efectivação da isenção, e

b) acompanhado da taxa apropriada prescrita na regulamento específica.

11.03.2 Processamento de pedido de isenção

(1) Sem prejuízo do disposto na sub-parte 11.03.3 (2), o Director-Geral pode, logo que possível e após a recepção de um pedido de isenção previsto no Regulamento publicar por meio de aviso num AIC os seguintes detalhes em relação ao pedido em causa:

a) o número de referência do pedido;

b) o nome completo do requerente;

c) uma referência à exigência de que a isenção é solicitada;

d) uma breve descrição da natureza geral da isenção solicitada;

e) uma referência à data em que as declarações que se refere o número (2) devem ser submetidos ao Director.

(2) Qualquer pessoa pode, após a publicação do anúncio referido no número (1), dirigir declarações por escrito ao Director-Geral contra ou a favor do requerimento em causa.

11.03.3 Adjudicação do pedido de isenção

(1) O Director pode, antes de decidir se concede ou recusa a isenção, considerar todas as declarações que forem recebidas dentro do período especificado no aviso publicado nos termos de referido em 11.03.2 (1).

(2) Não obstante as disposições do número (1), o Director-Geral pode considerar um pedido e conceder ou recusar uma isenção imediatamente após a recepção do pedido, se for da opinião de que a conformidade com os procedimentos previstos na subparte 11.03.0.2 derrotaria o objecto de tal aplicação.

(3) O Director pode isentar o requerente de qualquer requisito previsto nos regulamentos, se estiver convencida de que:

a) a exigência foi substancialmente cumprida e que outro tipo de cumprimento é desnecessário, ou

b) ocorreram eventos que fazem com que a exigência seja desnecessária ou inadequada no caso particular, e

c) um meio alternativo de cumprimento foi satisfeito, e

d) a concessão da isenção não prejudica a segurança da aviação.

11.03.4 A concessão de isenção

(1) O Director-Geral pode conceder uma isenção sob condições e pelo período que determinar.

(2) Se uma isenção for concedida por um período superior a noventa dias, o Director, no prazo de trinta dias a contar da data em que a isenção for concedida, publica os detalhes completos do mesmo num AIC.

11.03.5 Recusa de isenção

(1) Se a concessão de uma isenção for recusada, o Director-Geral deve notificar o requerente, por escrito, sobre a recusa.

(2) A notificação deve indicar as razões de recusa.

SUBPARTE 4 - Procedimentos de alteração da CARs

11.04.1 Procedimentos de alteração da CARs

(1). O Órgão Regulador Aeronáutico deve disponibilizar um documento de consulta para os inspectores, directores e operadores, indicando quaisquer mudanças que possam afectar os regulamentos para os devidos comentários.

(2) Se os inspectores e oficiais identificarem áreas de preocupação, incluindo comentários da indústria sobre os regulamentos que exigem alterações, devem encaminhá-las ao Órgão Regulador Aeronáutico, por escrito, para permitir que sejam efetuadas as alterações necessárias.

11.04.2 Razões para as alterações

(1) O Regulamento será alterado ou revisto sempre que necessário, incluindo o seguinte:

(2) Uma emenda a um anexo ou documento da ICAO;

(3) Uma emenda ao Regulamento Nacional que afecta a Segurança da Aviação;

i. Sempre que houver uma demanda operacional ou ambiental;

ii. Sempre que houver uma mudança tecnológica; ou

iii. Quando não é mais relevante, aplicável ou eficaz.

11.04.3 Elaboração de Regulamento e procedimentos de emenda

a) Alterações serão efectuadas pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

b) Os comentários das partes interessadas e propostas de elaboração ou alterações de regulamentos da Aviação Civil (de segurança) devem ser encaminhados ao Órgão Regulador Aeronáutico para consideração;

c) A Comissão de Peritos nomeada pelo Diretor Geral será responsável pela revisão e/ou início do processo de elaboração ou alteração do Regulamento;

d) As propostas da Comissão de Peritos serão examinadas pelo Comité Técnico;

e) A comissão após conclusão da análise e comentários sobre a proposta, deve elaborar uma recomendação adequada ao Director a ser apreciada e aprovada pelo Conselho;

f) Se o Conselho aprovar a proposta de elaboração ou alterações dos regulamentos, será a mesma apresentada ao Ministro que superintende a área da Aviação Civil, através do Director-Geral;

g) As aprovações da elaboração ou alterações ao Regulamento serão encaminhadas ao Ministro responsável pela Aviação Civil para o processo de promulgação.

MOZ-CAR PARTE 61

Licenciamento de Pilotos

SUBPARTE I - GERAL

61.01.1 Aplicabilidade

(1) Esta parte aplica-se:

(a) a emissão de licenças e qualificações de pilotos, aos privilégios e às limitações de licenças e qualificações, bem como questões a isso relacionadas; e

(b) a validação de licenças e qualificações de pilotos estrangeiros, aos privilégios e limitações de validações.

61.01.2 Autoridade a agir como Piloto

(1) Nenhuma pessoa deve agir como piloto de uma aeronave Moçambicana a não ser que tal pessoa seja portadora de:

(a) uma licença de Piloto apropriada e válida cuja qualificação tenha sido emitida, renovada ou reemitida pelo Director-Geral nos termos desta Parte; ou

(b) licença e qualificação de Piloto emitidas por uma autoridade apropriada e validadas pelo Director-Geral nos termos desta Parte.

(2) Nenhuma pessoa deve agir como piloto de uma aeronave estrangeira registada dentro de Moçambique a não ser que tal pessoa seja portadora de uma licença e qualificação válida de piloto ou revalidada pelo Estado de Registo.

(3) Sujeito às cláusulas do sub regulamento (4), o titular da licença de Piloto não pode usufuir de outros direitos que não sejam aqueles assegurados pela licença e qualificação apropriada mantida pelo titular.

(4) O titular de uma licença de piloto, incluindo o de uma licença de Aluno Piloto, que recebe formação para o fim de aplicá-la para o tipo apropriado de qualificação, pode agir como piloto comandante de uma aeronave em relação a qual ele ou ela não possui tal qualificação: desde que:

(a) o voo não seja para fins de remuneração;

(b) nenhum passageiro ou carga sejam transportados na aeronave; e

(c) a formação seja conduzida pelo titular de uma qualificação válida e apropriada de instrutor de voo que possui um tipo apropriado e válido de qualificação.

61.01.3 Licenças de Pilotos

(1) As licenças de Pilotos são:

(a) licença de aluno Piloto;
(b) licença de Piloto privado (aeronave);
(c) licença de Piloto privado (helicóptero);
(d) licença de Piloto comercial (aeronave);
(e) licença de Piloto comercial (helicóptero);
(f) licença de Piloto de Linha Aérea (aeronave);
(g) licença de Piloto de Linha Aérea (helicóptero);
(h) licença de Piloto de ultraleve;
(i) licença de Piloto comercial de ultraleve;
(j) licença de Piloto de planador; (Reservada);
(k) licença de Piloto de balão livre; (Reservada);
(I) licença de Piloto de balão livre para fins comerciais; (Reservada);
(m) licença de Piloto de balão dirigível (Reservada)
(n) licença de Piloto de balão dirigível para fins comerciais; (Reservada);
(o) licença de Piloto giroplano (Reservada) e
(p) licença de Piloto comercial de giroplano. (Reservada);
(q) licença de Piloto de rebocador (Reservada);
(r) licença de Piloto multi-tripulação.

61.01.4 Qualificações e certificados de Pilotos e instrutores de voos

(1) As qualificações e certificados de pilotos e instrutores de voos são:

(a) qualificação da categoria;
(b) qualificação da classe;
(c) qualificação do tipo;
(d) qualificação para fins especiais; e
(e) certificado do instrutor de voo em simulador (Reservado).

61.01.5 Qualificações das categorias

(1) As qualificações das categorias compreendem:

(a) aeronaves;
(b) helicópteros;
(c) aeroplanos ultraleves;
(d) planadores; (Reservado);
(e) balões livres; (Reservado);
(f) balão dirigível (Reservado);
(g) giroplanos (Reservado); e
(h) rebocador (Reservado).

(2) A categoria de aeronave deve ser inclusa no título da licença, ou endossada como uma qualificação da categoria na licença.

(3) Quando o titular de uma licença de Piloto solicita uma licença para uma categoria adicional de aeronave, a Autoridade Aeronáutica deve emitir para o titular da licença uma licença adicional de Piloto para a categoria da aeronave.

61.01.6 Qualificações da Classe

(1) As qualificações da classe incluem:

(a) no caso de aeronaves:

(i) mono-motor, terra;
(ii) mono-motor, mar;
(iii) multi-motor, terra; e
(iv) multi-motor, mar.

(b) no caso de helicópteros:

(i) helicópteros mono-motores; e
(ii) helicópteros multi-motores.

(c) no caso de ultraleves:

(i) ultraleves controlados por três eixos; e
(ii) ultraleves controlados pelo peso.

(d) no caso de planadores (Reservado):

(i) planadores convencionais; (Reservado); e
(ii) planadores motorizados; (Reservado);

(e) balões livres; (Reservado);

(f) no caso de balões dirigíveis (Reservado):

(i) balões dirigíveis rígidos; e (Reservado)
(ii) balões dirigíveis não rígidos; (Reservado); e

(g) Giroplanos (Reservado);
(h) rebocador (Reservado).

(2) A atribuição de qualquer tipo de qualificação referida na secção 61.01.7 deve incluir a atribuição da classe de qualificação apropriada, se:

(a) um tipo de qualificação inicial for atribuído; ou

(b) o tipo de aeronave exigir a atribuição de uma nova classe de qualificação.

(3) Para efeitos desta Parte do regulamento, uma aeronave multi-motor com o centro l de eixo é considerada uma aeronave mono- motor é uma aeronave mono-motor.

61.01.7 Tipos de qualificações

(1) Os tipos de qualificações de aeronaves incluem:

(a) qualificações por tipo de grupos de aeronaves, (planadores, aeronaves ultraleves e balões livres); (Reservado)

(b) tipos de qualificações por nomes de aeronaves, helicópteros, giroplanos (Reservado) e outras aeronaves.

(2)

(a) um tipo de qualificação por grupo de aeroplanos mono-motores com carga máxima certificada de 2 700 quilogramas ou menos; e

(b) um tipo de qualificação por grupo de aeroplanos mono-motores e multi-motores a pistão com carga máxima certificada de 5 700 quilogramas ou menos.

(3) Os tipos de qualificações por nome para aeronaves incluem:

(a) uma qualificação por nome de cada tipo de motor a pistão, aeronave com carga máxima certificada que exceda os 5 700 quilogramas, indicando as suas variantes, se for aplicável;

(b) uma qualificação por nome de cada tipo de motor a pistão, aeronave com carga máxima certificada que exceda os 5 700 quilogramas, indicando as suas variantes, se for aplicável;

(c) uma qualificação de todas as aeronaves cuja performance cuja velocidade de perda superior a 80 nós na configuração de aterragem ou que tenha / a VNE superior a 250 nós;

(d) uma qualificação por nome de cada aeronave movida a turbo-hélice e aeronave turbo-jet, indicando as suas variantes, se for aplicável;

(e) uma qualificação por nome de cada tipo de aeronave com características não convencionais de manuseamento que exigem voos adicionais ou formação em simulador, indicando as suas variantes, se for aplicável; e

(f) uma qualificação para qualquer aeronave multi-tripulada, indicando as suas variantes, se for aplicável;

(g) um tipo de qualificação de aeronaves (rebocadores) certificados para operações de piloto individual.

(4) Tipo de qualificações de helicópteros incluindo uma qualificação por nome de cada tipo de helicóptero.

(5) As qualificações por grupos para planadores compreendem:

(a) qualificação por grupo de planadores convencionais; (Reservado); e

(b) qualificação de planadores motorizados. (Reservado)

(6) As qualificações por grupos para ultraleves compreendem:

(a) tipo de qualificação por grupo de ultraleves de três eixos; e

(b) tipo de qualificação de ultraleves/ massa controlada. (Reservado)

(7) As qualificações por grupos para balões livres compreendem (Reservado).

(a) tipo de qualificação de balões livres até, incluindo, 7 080 m3 ou 250 000 ft^3 da capacidade, conforme for o caso; (Reservado) e

(b) tipo de qualificação de balões livres maiores do que 7 080 m^3 ou 250 000 ft^3 de capacidade, conforme for o caso. (Reservado)

(8) Os tipos de qualificações de aeroplanos compreendem uma qualificação por nome de cada tipo de aeronave.

(9) O Director-Geral definirá os diferentes tipos de qualificações de aeroplanos de acordo com as condições, requisitos, regras, procedimentos ou padrões segundo descrito no documento MOZ--CATS-FCL 61.

(10) A emissão de qualquer tipo de qualificação deve incluir a atribuição do tipo de qualificação por grupo apropriado, onde for aplicável.

(11) Quando um tipo de qualificação é emitido limitando os privilégios de agir como co-piloto, ou limitando os privilégios de agir como piloto durante a fase de cruzeiro de um voo, tal limitação deve ser endossada na qualificação.

61.01.8 Qualificações para fins especiais

(1) As qualificações para fins especiais em relação a licença apropriada compreendem:

(a) qualificação por instrumento

(b) qualificação de instrutor de voo;

(c) qualificação de piloto rebocador;

(d) qualificação de carga externa (helicóptero);

(e) qualificação de piloto agrícola; e

(f) qualificação de voo nas nuvens (Reservado).

(2) As qualificações dos instrutores de voo compreendem:

(a) Categoria A :

(i) qualificação de instrutores de voo para aeronaves do Grau I;

(ii) qualificação de instrutores de voo para aeronaves do Grau II; e

(iii) qualificação de instrutores de voo para aeronaves do Grau III;

(b) Categoria B :

(i) qualificação de instrutores de voo para helicóptero do Grau I;

(ii) qualificação de instrutores de voo para helicópteros do Grau II;

(iii) qualificação de instrutores de voo para helicóptero do Grau III; e

(c) qualificação de instrutores de ultraleves;

(d) qualificação de instrutores de voo de planadores; (Reservado)

(e) qualificação de instrutores de voo de balões livres; (Reservado)

(f) qualificação de instrutores de voo de balões dirigíveis (Reservado) e

(g) qualificação de instrutores de voo de giraplanos (Reservado)

61.01.9 Instrução em Simulador

(1) Nenhuma pessoa deve dar formação num dispositivo de simulação de voo necessário para a emissão de licença ou qualificação de Piloto a não ser que tal pessoa tenha ou teve uma licença apropriada ou formação apropriada sobre voos e experiência de voos e tenha autorização apropriada do Director--Geral.

(2) Todos os instrutores de voos simulados devem ter aprovação do Director-Geral antes de obterem a experiência ou demonstração de habilidades nos termos desta Parte.

61.01.10 Validação de licença emitida pela autoridade aeronáutica apropriada

(1) O titular da licença ou qualificação emitida por uma autoridade aeronáutica apropriada, que deseje agir como Piloto de aeronave registada em Moçambique, deve requerer a validação de licença ou qualificação ao Director-Geral em formulário apropriado, segundo prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerimento de validação referido no sub regulamento (1) deve ser acompanhado de:

(a) uma taxa apropriada segundo descrito na Parte 187;

(b) cópia da licença e da qualificação a que a validação diz respeito;

(c) atestado médico válida; e

(d) em caso de um requerimento de validação de uma licença ou qualificação para operar como Piloto em Moçambique, é necessária uma autorização e carta de afectação do empregador Moçambicano que necessita dos serviços do requerente.

(3) A licença e qualificação emitida por uma autoridade apropriada pode ser validada pelo Director-Geral:

(a) sujeito às restrições que se aplicam a tal licença e qualificação;
(b) de acordo com e sujeito aos requisitos e às condições prescritas no documento MOZ-CATS-FCL 61; e
(c) em formulário apropriado conforme prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(4) Quando uma licença é emitida para uma operação de transporte aéreo, o Director-Geral deve confirmar a validade da licença dos outros Estados Contratantes antes da sua validação.

(5) Uma validação emitida pelo Director-Geral deve ser válida por:

(a) um período de 12 meses contado a partir da data de emissão da validação;
(b) um período de validade da licença e da qualificação emitida pela autoridade interessada;
(c) um período de validade do atestado médico referido no sub regulamento (2)(c); ou
(d) o período de validade da licença de operador do requerente; o período que for menor.

(6) O titular de uma validação emitida pelo Director-Geral pode, dependendo das cláusulas do sub regulamento (7), requer ao Director-Geral renovação da validação dentro de 21 dias imediatamente anteriores a data de expiração de tal validação.

(7) O Director Geral pode revalidar a validação pelo mesmo período apropriado referido no sub regulamento (5), em circunstâncias e nas condições prescritas no documento MOZ-CATS-FCL 61: desde que a validação, e os privilégios a serem usufruídos para este efeito, como Piloto a operar em Moçambique não seja renovada por um período que não exceda o período de 24 meses contado a partir da data em que a validação for emitida.

(8) O titular de uma validação emitida pelo Director-Geral dever cumprir com as cláusulas prescritas nesta Parte e com os requisitos e condições segundo prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(9) O Director-Geral pode validar a qualificação de instrutor de voo emitida por uma autoridade apropriada para autorizar o titular a ministrar formação num tipo particular de aeroplano a que a qualificação pertence, se não existir nenhum titular de uma qualificação de instrutor de voo emitida nos termos desta Parte para ministrar tal formação.

(10) Qualquer licença de piloto emitida por um Estado contratante deve ser validada pelo Director-Geral para uso em voos privados.

61.01.11 Conversão da licença militar

(1) Os pilotos qualificados nos Serviços de Defesa de Moçambique podem requer ao Director-Geral(a) a emissão de uma licença de Piloto e a qualificação prescrita nesta Parte.

(2) O requerente a licença de Piloto privado deve ter:

(a) aprovado no exame sobre conhecimento teórico referente à legislação aérea;
(b) Concluido o exame prático de voo; e
(c) cumprir com todos os requisitos prescritos para a emissão de uma licença de Piloto privado nos termos desta Parte.

(3) Um requerente à licença de Piloto comercial ou a uma licença de Piloto de Linha Aérea deve ter:

(a) Aprovado no exame sobre conhecimento teórico;
(b) concluido o exame prático de voo; e
(c) cumprir com todos os requisitos prescritos para a emissão de uma licença de piloto comercial ou licença de Piloto de Linha Aérea, conforme for o caso, nos termos desta Parte.

(4) Um requerimento contemplado no sub-regulamento (1) deve:

(a) ser redigido em formato apropriado segundo prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e acompanhado da:

Prova:
(i) de identidade do requerente;
(ii) da idade do requerente; e
(iii) da prestação de serviço do requerente nas Forças de Defesa de Moçambique;

(b) um atestado médico apropriado e válido emitido nos termos da Parte 67;
(c) uma cópia do sumário da caderneta de voo do requerente;
(d) comprovativo de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimento teórico, ou parte deste, conforme possa ser o caso;
(e) o relatório sobre o exame prático conforme prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61;
(f) duas fotografias recentes do tipo passe do requerente; e
(g) a taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(5) O Director-Geral deve creditar a experiência ganha por um requerente nas Forças de Defesa de Moçambique para a emissão de uma licença e qualificação de um piloto.

61.01.12 Conversão da licença de Piloto emitida por uma autoridade apropriada

(1) O titular da licença e qualificação de Piloto emitida por uma autoridade apropriada pode requerer ao Director-Geral a conversão da licença e da qualificação.

(2) Um requerimento de conversão da licença e qualificação deve ser :

(a) redigido num formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e
(b) acompanhado por:
(i) uma cópia da licença e qualificação do piloto a que a conversão pertence;
(ii) um atestado médico passado pela junta médica aeronáutica apropriada e válida;
(iii) duas fotografias recentes do tipo passe; e
(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos.

(3) O Director-Geral pode, sujeito às condições, regras, requisitos, procedimentos ou padrões prescritos no documento MOZ-CATS-FCL 61, converter a licença e a qualificação.

(4) A licença e a qualificação deve ser convertidas pelo Director Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.01.13 Competência

(1) Nenhum titular de licença e qualificação de Piloto pode usufruir os privilégios garantidos pela licença e pela qualificação a não ser que o mesmo mantenha a competência cumprindo com os requisitos apropriados prescritos nesta Parte.

(2) A não ser que o titular da licença de Piloto se sujeite às verificações periódicas de proficiência para a renovação da qualificação, ele ou ela não pode usufruir dos privilégios dessa licença a não ser que ele ou ela tenha passado com sucesso no exame prático para efeitos de obtenção da licença na mesma categoria do aeroplano dentro dos anteriores 24 meses.

(3) O titular da licença de Piloto deve submeter ao Director-Geral, pelo menos anualmente, uma cópia autenticada do sumário do seu registo no formato prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61. O sumário deve ser assinado pelo titular da licença para certificar que é uma reflexão verdadeira da sua experiência de voos durante o período resumido e enviará, em anexo, a taxa referida na secção 61.01.38.

(4) Não obstante as cláusulas do sub-regulamento (3), nenhum sumário precisa de ser acompanhado da taxa se durante os 12 meses anteriores, um sumário semestral ou anual tiver sido submetido como parte de um requerimento para a emissão de uma licença de Piloto de grau superior ou para a emissão ou renovação de uma qualificação.

61.01.14 Aptidão física

A um requerimento para titular de uma licença de Piloto deve juntar-se atestado médico comprovativo das condições físicas do requerente, emitido nos termos da Parte 67.

61.01.15 Língua

(1) O titular de uma licença de Piloto emitida com base nesta Parte deve ter conhecimentos suficientes de leitura, fala e compreensão de língua inglesa para permitir que cumpra adequadamente com as suas responsabilidades de Piloto.

(2) A partir de 5 de Março de 2008, os Pilotos de aeronaves e de helicópteros devem demonstrar a habilidade de falar e compreender a língua utilizada nas comunicações de radiofonia ao nível especificado nos requisitos sobre a proficiência em línguas do Apêndice 1 do Anexo 1.

(3) A partir de 5 de Março de 2008, a proficiência linguística dos pilotos de aeronaves e de helicópteros que mostrem ter proficiência inferior ao Nível de Perito (Nível 6) deve ser formalmente avaliada em intervalos de acordo com o nível de proficiência demonstrado pelo indivíduo como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.01.16 Livro de registo (caderneta de horas de voo)

(1) O titular de uma licença de piloto deve manter um registo de todo o tempo de voo dispendido como Piloto.

(2) O formato e a informação contida na caderneta de voo referida no sub-regulamento (1) e a maneira como a caderneta deve ser mantida deve ser como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.01.17 Cessação dos privilégios dos titulares de licença com 60 anos de idade ou mais

O titular de uma licença de Piloto deve agir como Piloto Comandante de um aeronave envolvido em quaisquer operações de transporte aéreo comercial se o titular da licença completar o 60.º aniversário ou, em caso de operações com mais do que um Piloto em que um dos Piloto (Comandante ou Copiloto) tenha idade inferior a 60 anos, seu 65.º aniversário. Para o caso de Piloto instrutor de avião, o limite de idade deve ser de 60 anos.

61.01.18 Repetição depois de reprovação

Um requerente a emissão de uma licença de piloto, ou emissão, renovação ou re-emissão de uma qualificação, que reprove no exame sobre conhecimento teórico exigido para tal licença ou qualificação pode requer a repetição depois do período apropriado especificado no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.01.19 Requisitos para efectuar o exame prático

(1) Um candidato ao exame prático prescrito nesta Parte deve:

(a) ter sido aprovado no exame sobre conhecimento teórico, se for necessário um exame sobre conhecimento teórico;

(b) apresentar o resultado do exame sobre conhecimento teórico ao instrutor de voo ou examinador antes do exame prático, se for aplicável;

(c) ter concluído com sucesso a formação apropriada; e

(d) ter adquirido a experiência apropriada.

(2) Um candidato ao exame prático, prescrito nesta Parte, deve possuir um certificado de formação assinado por um instrutor de voo que certifique que o candidato:

(a) recebeu formação e fez o registo de tempo do treino dentro dos 60 dias antes da data do exame prático em preparação para o referido exame;

(b) está preparado para o exame prático; e

(c) tenha demonstrado possuir conhecimentos sobre a matéria em que o candidato revelou fraquezas no exame sobre conhecimento teórico.

(3) Um instrutor de voo ou examinador designado, conforme for o caso, deve, antes de ministrar o exame prático em questão, assegurar-se de que o candidato:

(a) cumpriu com as cláusulas do sub-regulamento (1); e

(b) tenha o endosso do seu registo conforme estipulado no sub-regulamento (2).

(4) Qualquer teste de habilidades, verificação de proficiência ou outros testes e verificações como determinado nesta Parte podem ser ministrados num simulador aprovado ou dispositivo de formação para pilotagem.

61.01.20 Mudança de nome ou de endereço

(1) Se uma licença e qualificação de um piloto emitida nos termos desta Parte:

(a) não reflecte o nome ou endereço do seu titular; ou

(b) contem uma fotografia não reconhecível do seu titular, tal titular deve, dentro de 30 dias contados a partir do dia em que tal nome ou endereço mudou, ou em que tal fotografia se tornou irreconhecível, requerer ao Director-Geral a emissão de uma nova licença e qualificação.

(2) Um requerimento para a emissão de uma nova licença e qualificação deve ser:

(a) redigido num formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado:

(i) pela licença e qualificação original;

(ii) no caso de mudança de nome, uma cópia de um certificado emitida por quem de direito ou qualquer outro documento legal que confirme a mudança do nome;

(iii) duas fotografias do tipo passe recentes do requerente; e

(iv) de taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos.

(3) O Director-Geral deve:

(a) emitir uma nova licença e qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub regulamento (2); e

(b) cancelar e destruir a licença e a qualificação original.

(4) Mediante a emissão de uma nova licença, o titular ou a titular desta assinará no espaço apropriado da nova licença providenciado para o efeito.

61.01.21 Devolução voluntária ou substituição de licença

(1) O titular de uma licença e qualificação de piloto pode voluntariamente devolver a licença e a qualificação para fins de:

(a) cancelamento desta;

(b) substituição desta por uma licença e qualificação de grau mais baixo; ou

(c) renovação de uma qualificação.

(2) O titular de uma licença e qualificação que queira devolver a licença e qualificação como descrito no sub-regulamento (1), deve notificar o Director-Geral num formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(3) A notificação referida no sub-regulamento (2) deve ser acompanhada:

(a) pela licença e qualificação;

(b) no caso de devolução para fins descritos no sub regulamento (1)*(b)*, prova do conformidade com os requisitos prescritos nesta Parte para a emissão de uma licença e qualificação do grau inferior;

(c) duas fotografias do tipo passe do titular, se for aplicável; e

(d) a taxa apropriada indicada na Parte 187.

(4) O Director-Geral deve, mediante a recepção da notificação referida no sub regulamento (2) :

(a) no caso de uma devolução descrita no sub-regulamento (1)*(a)*, cancelar a licença e qualificação;

(b) no caso de uma devolução contemplada no sub--regulamento (1)*(b)*, substituir a licença e qualificação por uma licença e qualificação de grau inferior, se o titular cumprir com os requisitos prescritos nesta Parte para a emissão de tal licença ou qualificação de grau inferior; e

(c) no caso de uma devolução contemplada no sub--regulamento (1)*(c)*, substituir a licença e a qualificação por uma licença e qualificação nova.

61.01.22 Segunda via da licença de Piloto

(1) O titular de uma licença e qualificação de uma piloto que tenha sido extraviada, destruída ou apagada a tal ponto que os dados nela contidos sejam inelegíveis, deve requerer ao Director-Geral a emissão de uma segunda via da licença e da qualificação.

(2) Um requerimento para a emissão de uma segunda via da licença e qualificação deve:

(a) ser redigido no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado por:

(i) uma certidão médica apropriada e válida emitida nos termos da Parte 67;

(ii) duas fotografias recentes do tipo passe do requerente; e

(iii) a taxa apropriada como indicado na Parte 187.

(3) O Director-Geral deve emitir uma segunda via da licença e da qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub-regulamento (2).

(4) Mediante a emissão de uma segunda via de uma licença, o titular desta deve assinar no espaço indicado na segunda via da licença para tal efeito.

(5) Se, depois da emissão de uma segunda via de uma licença e qualificação, a licença e qualificação original for encontrada, o titular da segunda via da licença e qualificação deve dar todos os passos razoáveis para obter tal licença e qualificação original e devolvê-la imediatamente ao Director-Geral .

61.01.23 Averbamento de tempo de voo

(1) O tempo de voo inscrito na caderneta de voo do Piloto que tenha sido extraviado ou destruído apenas deve ser aceite pelo Director-Geral para fins de averbamento se poder ser substanciado por meios aceites pelo Director-Geral.

(2) Uma pessoa agindo como Piloto de uma aeronave enquanto não cumpre com qualquer requisito desta Parte aplicável a essa pessoa não averbará aquele tempo de voo para nenhum propósito.

(3) Um estudante de pilotagem tem o direito de averbar o total do tempo de voo durante o qual ele ou ela se encontrar em instrução, como requisito para adequirir experiência para uma licença de piloto privado ou qualquer outra licença de piloto aplicável.

(4) *(a)* Um Piloto privado tem o direito de averbar todas horas de voo durante as quais ele ou ela agiu como Piloto Comandante em relação ao número total de horas exigidas para uma licença de Piloto do grau superior.

(b) Um Piloto privado, ao agir como Co-Piloto num aeroplano que normalmente se exige que seja operado com um co-piloto, tem direito de averbamento com não mais do que 50 por cento do total de horas de voo durante as quais ele ou ela agiu como tal em relação ao número total de horas de voo exigido para uma licença de piloto comercial: desde que o tempo de voo averbado não ultrapasse 20 horas.

(5) Um Piloto comercial ou de Linha Aérea, tem o direito de averbar o total de horas de voo durante as quais tenham agido como Piloto Comandante.

(6) Um Piloto comercial, quando age como Co-Piloto:

(a) num aeroplano certificado para operação com um Piloto, mas que a) entidade aeronáutica exige que seja operado com um Co-Piloto; ou

(b) num aeroplano multi-motor que exige um tipo de qualificação por nome, normalmente não exigido que seja operado com um Co-Piloto, tem direito ao averbamento, mas não mais do que 50 por cento do total de horas durante as quais ele ou ela agiu como tal em relação ao total de horas de voo exigidas para uma licença de piloto do grau superior.

(7) Um piloto comercial, quando agindo como um terceiro Piloto numa aeronave com o peso máximo certificado de 116 600 kilogramas ou mais e que é titular de uma qualificação tipo dessa aeronave, pode averbar não mais do que 50 porcento do total de tempo de voo durante o qual ele ou ela actuaram como tal em relação ao total do tempo de voo requerido para a licença de piloto de grau superior.

(8) O titular de uma licença de Piloto, quando age como Co-Piloto de uma aeronave certificada para ser operada com um Co-Piloto, tem direito de averbar o total de horas de voo até ao número total de horas de voo necessárias para uma licença de Piloto de grau superior.

(9) Um Piloto de Linha Aérea tem direito a averbar todas as horas de voo durante as quais ele ou ela agiu como Piloto Comandante de uma aeronave cuja operação normalmente exige um Co-Piloto, se tal Piloto for titular de um tipo de qualificação apropriada.

(10) O titular de uma licença de piloto de um ultraleve tem direito averbar não superior a 25 horas de voo exigidas para um ultraleve, um planador ou um giraplano em relação ao total de horas de voo prescrito para a emissão de uma licença apropriada de piloto do grau superior.

(11) Um titular de licença de Piloto de Linha Aérea, integrado numa acção de formação, pode averbar não mais que 50 horas do tempo de instrumento como Piloto Comandante estudante em relação ao tempo de Piloto Comandante necessário para a emissão da licença de Piloto de Linha Aérea e de qualificação para multi-motores.

(12) Um candidato a um curso integrado de formação para a obtenção de licença de Piloto Comercial (qualificação de instrumentos) tem direito a averbar o tempo não superior a 20 horas como Piloto Comandante em voo por instrumentos, em relação ao tempo necessário para a emissão da licença comercial de piloto e do tipo de qualificação em multi-motores para piloto comandante.

(13) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto Comercial (aeronave) ou Piloto de Linha Aérea (aeronave) e um requerente a emissão ou renovação de um tipo de qualificação para uma aeronave, deve ter completado o tempo apropriado de voo exigido nesta Parte em aeronaves, a não ser que ele ou ela seja titular de uma licença de piloto válida (helicóptero), onde, em tal caso, ele ou ela pode:

(a) ter completado 50 por cento das horas de voo necessárias para aeroplanos; e

(b) ter completado os remanescentes 50 por cento de horas de voo necessárias para helicópteros na razão de duas horas de helicóptero iguais a uma hora de aeronave.

(14) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto Comercial ou de Linha Aérea (helicóptero) e um requerente a emissão ou renovação de um tipo de qualificação para um helicóptero deve ter completado o número do horas de voo exigidas nesta Parte em helicópteros, a não ser que ele ou ela seja titular de uma licença de piloto válida (aeronave), onde, em tal caso, ele ou ela pode:

(a) ter completado 50 por cento do tempo de voo exigido em helicópteros; e

(b) ter completado 50 por cento do tempo de voo exigido em aeronaves na razão de duas horas de aeronave iguais a uma hora de helicóptero.

(15) Um Piloto que manipula os comandos de controle de voo de uma aeronave em condições reais ou apenas com instrumentos de simulação de voo por referência a instrumentos e sem pontos de referência externa, tem direito a averbamento do tempo de voo com instrumentos assim adquirido.

(16) O tempo de instrução dual deve ser contado na totalidade em relação ao total de horas de voo necessárias para uma licença de Piloto de grau superior.

61.01.24 Designação de Pilotos

O Director-Geral pode designar um Piloto para levar a cabo formação e testes nas circunstâncias e sujeitos às condições, requisitos, regras, procedimentos ou padrões prescritos no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.01.25 Designação de examinadores

(1) O Director-Geral pode designar um Instrutor de Voo do Grau I, ou Instrutor de Voo da Categoria C como examinador para:

(a) realizar exames práticos e produzir relatórios sobre os mesmos, que sejam necessários para a emissão de licenças de pilotos;

(b) realizar exames teóricos ou verificações de proficiência necessários para a emissão, renovação e re-emissão de qualificações e licenças; e

(c) emitir certificados temporários de qualificação.

(2) Os privilégios referidos no sub regulamento (1) serão usufruídos de acordo com as condições, requisitos, regras, procedimentos ou padrões prescritos no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(3) O Director-Geral assinará e deve emitir para cada examinador designado um documento que indicará o nome complete de tal examinador e contem uma declaração que:

(a) tal examinador foi designado nos termos do sub regulamento (1); e

(b) a tal examinador sejam conferidos poderes para usufruir dos privilégios referidos no sub regulamento (1).

(4) Não obstante qualquer cláusula contrária a esta Parte, um examinador designado pode agir como piloto comandante e como instrutor de voo em qualquer tipo de aeronave para o qual ele ou esteja validamente qualificada.

61.01.26 Documentação

O (A) Director-Geral(a) deve assegurar que a licença e qualificação do piloto é emitida de tal maneira que a validade deve ser determinada por uma autoridade apropriada.

61.01.27 Registo de licenças

(1) O Director-Geral deve manter um registo de todas as licenças de pilotos emitidas ou validadas, bem como das qualificações emitidas, renovadas, reemitidas ou revalidadas nos termos dos regulamentos desta Parte.

(2) O registo contem os seguintes dados:

(a) o nome completo do titular da licença;

(b) o endereço postal e residencial do titular da licença;

(c) os números de telefone e de fax do titular da licença;

(d) a data em que a licença foi emitida ou validada;

(e) o número da licença emitida ou validada;

(f) dados sobre as qualificações do titular da licença;

(g) a nacionalidade do titular da licença; e

(h) a data em que a licença ou qualquer qualificação é cancelada, se for aplicável.

(3) Os dados referidos no sub regulamento (2) serão registados no livro de registo dentro de sete dias contados a partir da data em que a licença foi emitida ou validada, ou que a qualificação foi emitida, renovada, reemitida ou validada, ou cancelada, conforme possa ser o caso, pelo Director-Geral.

(4) O livro de registo deve ser mantido em local seguro no gabinete do Director-Geral;

(5) Uma cópia do registo deve ser produzida pelo Director--Geral mediante o pagamento de uma taxa apropriada como prescrito na Parte 187, para qualquer pessoa que a solicite.

61.01.28 Organização da formação em aviação

(1) A formação como exigida nesta Parte deve ser apenas prestada por:

(a) uma organização de formação em aviação aprovada nos termos da Parte 141; ou

(b) uma organização estrangeira de formação em aviação reconhecida pelo IACM.

61.01.29 Formação integrada

Qualquer formação integrada deve ser levada a cabo de acordo com as condições, requisitos, regras, procedimentos ou padrões prescritos no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.01.30 Conduta não autorizada

(1) Nenhuma pessoa deve dar a uma outra pessoa, ou obtem de uma outra pessoa qualquer enunciado de exame, ou parte ou cópia deste, a não ser que seja autorizada pelo Director Geral para fazê-lo.

(2) Durante qualquer exame escrito desta Parte, nenhuma pessoa:

(a) copiará de outra pessoa;
(b) utilizará qualquer fonte de informação não autorizada;
(c) comunicará de qualquer forma com outra pessoa, a excepção do vigilante;
(d) fará o exame em nome de uma outra pessoa; ou
(e) retirar qualquer material escrito ou impresso da sala de exame, a não ser que seja autorizado pelo Director-Geral a fazê-lo.
(f) Fraude aeronáutica

(3) Qualquer conduta não autorizada referida nos sub-regulamentos (1) e (2) podem resultar em:

(a) reprovação na disciplina em questão;
(b) reprovação em qualquer ou todas as disciplinas já aprovadas; e
(c) exclusão dos outros exames por um período que não ultrapasse 12 meses.

61.01.31 Deveres de um Piloto

(1) Um piloto deve em relação a licença:

(a) ser portador da licença de Piloto e qualificações emitidas em seu nome enquanto estiver a usufruir dos privilégios desta;
(b) apresentar tal licença e qualificação à um funcionário autorizado, inspector ou pessoa autorizada se tal funcionário, inspector ou pessoa, o solicitar justificadamente; e
(c) apresentar tal licença e qualificação ao representante autorizado de uma autoridade apropriada se for justificadamente solicitada por tal representante.

61.01.32 Uso de substâncias psico-activas

(1) Nenhum membro da tripulação de voo deve:

(a) engajar-se em qualquer tipo de uso problemático de substâncias psico-activas;
(b) usar qualquer substância psico-activa em menos do que oito horas antes de embarcar num voo;
(c) iniciar um voo enquanto estiver sub influência de qualquer substância psico-activa.

61.01.33 Ofensas envolvendo álcool e drogas

(1) Uma condenação por violação de qualquer Norma Jurídica relacionada com o cultivo, processamento, manufactura, venda, disposição, posse, transporte, ou importação de drogas narcóticas, marijuana, ou drogas ou substâncias calmantes ou estimulantes é motivo para:

(a) rejeição de um pedido de qualquer certificado ou qualificação emitida com base nesta Parte por um período de até 1 ano depois da data da condenação final; ou
(b) suspensão ou revogação de qualquer certificado ou qualificação emitida com base nesta Parte.

61.01.34 Recusa de fazer teste de álcool e de apresentar os resultados do teste

(1) Uma recusa de fazer um teste para determinar a percentagem por peso de álcool no sangue, quando solicitado por um agente da lei e ordem ou pessoa competente a quem tenha sido conferidos poderes para tal de acordo com as leis nacionais, ou uma recusa de prestar ou autorizar a revelação dos resultados do teste quando solicitado pelo Director-Geral, é motivo para:

(a) Recusa de um requerimento de pedido de qualquer certificado ou qualificação emitida com base nesta Parte por um período de até 1 ano depois da data daquela recusa; ou
(b) Suspensão ou revogação de qualquer certificado ou qualificação emitida com base nesta Parte.

61.01.35 Recusa de fazer teste de droga ou de álcool

(1) Esta secção aplica-se a um trabalhador que desempenha uma função com base na parte 121 destes Regulamentos directamente ou por contrato para a parte 121 do titular de certificado, parte 135 do titular do certificado, ou um operador como definido em 135 destes Regulamentos.

(2) Recusa pelo titular de um certificado emitido com base nesta parte de fazer um teste de droga ou de álcool constitui motivo para:

(a) Recusa de um pedido de qualquer certificado ou qualificação emitida com base nesta parte por um período de até 1 ano depois da data de tal recusa; ou
(b) Suspensão ou revogação de qualquer certificado ou qualificação emitida com base nesta parte.

61.01.36 Especificações das licenças do pessoal

As licenças do pessoal emitidas pelo IACM devem estar em conformidade com as especificações do Capítulo 5 do Anexo 1.

61.01.37 Pagamento de taxas

(1) O titular de uma licença de piloto deve pagar a taxa anual como prescrito na Parte 187, aplicável ao tipo de licença, no aniversário da licença.

(2) Onde for aplicável, o pagamento deve ser acompanhado por um sumário anual como prescrito na secção 61.01.13(3).

61.01.38 Revogação dos regulamentos existentes

Sujeitos às cláusulas do regulamento 183.00.3, os regulamentos anteriores relacionados com pilotos são revogados.

SUBPARTE 2 – LICENÇA DE ALUNO PILOTO

61.02.1 Requisitos para uma licença de aluno piloto

(1) Um requerente a emissão de uma licença de aluno piloto:

(a) não deve ter idade:
(i) em caso de uma aeronave ou helicóptero, inferior a 16 anos de idade;
(ii) em caso de um ultraleve, (planador, *airship* ou giroplano) (Reservado), inferior a 15 anos de idade; e
(b) Apresentar um atestado médico válido da Classe 2 emitida nos termos da Parte 67.

61.02.2 Pedido de licença de aluno Piloto

(1) Um requerimento de pedido de licença de aluno piloto deve ser:

(a) digido ao Director-Geral num formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61; e
(b) acompanhado de:
(i) prova de:
(aa) identidade do requerente; e
(bb) idade do requerente;
(ii) certidão médica emitida nos termos da Parte 67;
(iii) duas fotografias recentes do tipo passe do requerente; e
(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos.

61.02.3 Emissão da licença do aluno Piloto

(1) O Director-Geral deve emitir uma licença de aluno piloto se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.02.1.

(2) Uma licença de aluno piloto deve ser emitida num formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

(3) Mediante a emissão de uma licença de aluno piloto, o titular desta assinará imediatamente no espaço indicado na licença para o efeito.

61.02.4 Formação

O titular de uma licença de aluno piloto deve concluir com sucesso a formação apropriada como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61, antes do seu primeiro voo a solo.

61.02.5 Exame sobre conhecimento teórico

O titular de uma licença de aluno Piloto deve ter sido aprovado no exame escrito apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61, antes do seu primeiro voo não acompanhado, pelo país ou além fronteiras.

61.02.6 Certificado de competência

(1) Se estiver a voar não acompanhado, o titular de uma licença de aluno piloto se não for titular de um certificado restrito de operador de radiotelefonia, ele ou ela pode, contudo, usufruir dos privilégios da licença: desde que ele ou ela seja titular de um certificado de competência emitido por um instrutor de voo em que se certifica que:

(a) o requerente tenha feito a formação básica no uso de aparelhos de rádio instalados no aeroplano em que ele ou ela está sendo formado; e

(b) o requerente é considerado capaz de operar tal aparelho de rádio satisfatoriamente para efectuar voos não acompanhados:

(i) dentro da área do aeródromo onde os voos de formação começam e terminam;

(ii) dentro da área geral associada de voos de tal aeródromo;

(iii) voos pelo país / além fronteiras; e

(iv) com a excepção da zona de controlo ou zona de tráfico do aeródromo do aeródromo referido no sub parágrafo (i), fora do espaço aéreo controlado.

(2) O certificado de competência referido no sub-regulamento (1) deve ser válido por três meses contadas a partir da data de emissão.

61.02.7 Período de validade

(1) Uma licença de aluno piloto deve ser válida pelo período em que:

(a) a atestado médico do titular da licença for válida; ou

(b) o certificado de competência referido na secção 61.02.6 for válido.

Qualquer que seja o período mais curto.

61.02.8 Privilégios e limitações da licença de aluno Piloto

(1) O titular de uma licença válida de aluno piloto só tem direito a efectuar voo não acompanhados para fins de formação para a licença de piloto aplicável:

(a) no tipo da aeronave em que ele ou ela faz a formação;

(b) depois de ter sido autorizado e enquanto for supervisionado como prescrito no sub regulamento (2);

(c) sem transportar nenhum passageiro;

(d) num voo que não seja internacional; e

(e) em condições de voo visual (VMC).

(2) Um aluno Piloto não pode efectuar voos:

(a) a menos que seja autorizado por escrito na sua presença para cada voo separadamente, ou para uma sequência de voos como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61, conforme for o caso, quando tal voo, ou sequência de voos, estiver prestes a iniciar, por um instrutor que ministra a formação ou supervisiona o voo não acompanhado;

(b) a não ser que o voo seja pessoalmente supervisionado por um instrutor de voo;

(c) sem a implementação apropriada do programa de estudo como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61, a não ser que um instrutor de voo seja o piloto comandante.

(3) A excepção do estado emergência, nenhum aluno Piloto pode descolar ou aterrar com uma aeronave que não seja um ultraleve a partir de uma área que não seja do aeródromo.

(4) Se um aluno piloto efectuar uma aterragem de emergência numa aeronave que não seja ultraleve, numa área que não seja a de um aeródromo, apenas um Piloto Comercial licenciado ou com grau superior pode pilotar a aeronave a partir da área onde a emergência ocorreu.

61.02.9 Renovação

(1) O titular de uma licença de aluno piloto que tenha expirado no fim do período referido na secção 61.02.7, pode requerer ao Director-Geral a renovação de tal licença.

(2) O(A) Directo(a)r deve renovar uma licença de aluno piloto se o titular da licença expirada cumprir com os requisitos referidos na secção 61.02.1.

(3) As cláusulas do regulamento 61.02.5 aplicar-se-ão a um requerimento referido no sub-regulamento (1).

SUBPARTE 3 – LICENÇA DE PILOTO PARTICULAR (AERONAVE)

61.03.1 Requisitos para licença de piloto particular (aeronave)

(1) Um requerente a emissão de uma licença de piloto particular (aeronave):

(a) não deve ter idade inferior a 17 anos;

(b) deve possuir pelo menos uma certidão médica válida da Classe 2 emitida nos termos da Parte 67;

(c) deve possuir uma qualificação válida e restrita de operador de radiotelefonia;

(d) deve possuir uma licença válida de aluno piloto;

(e) deve ter adquirido a experiência referida na secção 61.03.2;

(f) deve ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.03.3;

(g) deve ter aprovado no exame sobre conhecimento teórico referido na secção 61.03.4; e

(h) deve ter feito o teste de habilidade referido na secção 61.03.5.

61.03.2 Experiência

(1) Um requerente a emissão de uma licença de piloto privado (aeronave) deve ter completado não menos do que 40 horas (ou 35 se tiver completado a formação integrada) do tempo de voo como um piloto de uma aeronave, do qual:

(a) pelo menos 25 horas serão acumuladas na instrução dual com um instrutor de voo da Categoria A;

(b) pelo menos 10 horas serão acumuladas em voo não acompanhado apropriado para a classe que se pretende com a supervisão de um instrutor de voo, das quais

cinco horas serão do tempo de voo pelo país/ além fronteiras incluindo pelo menos um voo de navegação de 150nm com não menos do que duas aterragens completas em aeródromos diferentes; e

(c) um máximo de cinco horas pode ser adquirido num simulador aprovado ou instrumento de formação em pilotagem.

61.03.3 Formação

Um requerente a emissão de uma licença de Piloto particular (aeronave) deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.03.4 Exame sobre conhecimento teórico

Um requerente a emissão de uma licença de Piloto particular (aeronave) deve ter aprovado no exame escrito apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.03.5 Exame prático

(1) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto particular (aeronave) deve demonstrar ao instrutor de voo do Grau II ou instrutor de voo do Grau I, ou a um examinador designado, a capacidade de desempenhar como piloto comandante de um aeroplano, de seguir os procedimentos e fazer as manobras como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61, com um grau de competência apropriado para os privilégios usufruídos pelo titular de uma licença de piloto privado (aeronave).

(2) O requerente deve ter feito o exame prático referido no sub regulamento (1) dentro de 12 meses após aprovação no exame sobre conhecimento teórico referido na secção 61.03.4 e dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) O exame prático pode ser feito num simulador aprovado ou instrumento de formação em pilotagem.

61.03.6 Pedido de licença de Piloto particular (aeronave)

(1) Um requerimento do pedido de emissão de uma licença de Piloto particular (aeronave) deve:

(a) ser enviado ao Director-Geral num formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado por:

(i) uma certidão médica emitida nos termos da Parte 67;

(ii) uma cópia do certificado restrito de operador de radiotelefonia na posse do requerente;

(iii) uma cópia da licença de aluno piloto na posse do requerente;

(iv) uma cópia do sumário do livro de registo do requerente;

(v) prova de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimento teórico referido na secção 61.03.4;

(vi) relatório sobre o teste de habilidade como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61;

(vii) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(viii) duas fotografias recentes do tipo passe do requerente.

61.03.7 Emissão da licença de Piloto particular (aeronave)

(1) O Director-Geral deve emitir uma licença de piloto privado (aeronave) se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.03.1.

(2) Uma licença de piloto privado (aeronave) deve ser emitida no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(3) Mediante a emissão de uma licença de piloto privado (aeronave), o titular desta irá:

(a) imediatamente assinar no espaço indicado na licença para tal efeito; e

(b) devolverá a sua licença de aluno piloto ao Director--Geral para cancelamento.

61.03.8 Período de validade

(1) Uma licença de piloto privado (aeronave) deve ser válida por um período indeterminado: desde que os privilégios da licença sejam usufruídos pelo titular desta, eque

(a) ele ou ela seja titular de pelo menos um atestado médico válido da Classe 2 emitida nos termos da Parte 67;

(b) ele ou ela cumpra com as cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.03.11; e

(c) ele ou ela seja titular de um tipo de qualificação apropriado e válido.

61.03.9 Privilégios da licença de piloto privado (aeronave)

(1) O) titular de uma licença válida de Piloto privado (aeronave) tem direito de agir, mas não para fins de remuneração, como piloto comandante ou co-piloto de qualquer aeronave envolvido em voos não lucrativos para os quais ele ou ela tem o tipo de qualificação.

(2) O titular da licença tem o direito de usufruir dos privilégios da licença para qualquer dos propósitos especiais referidos na secção 61.03.10(1), se o titular tiver a qualificação apropriada e válida.

(3) Para o propósito deste regulamento "remuneração" não inclui a partilha proporcional dos custos operacionais directos de um voo entre os ocupantes de uma aeronave, caso em que o voo é tido como não sendo lucrativo.

(4) NOTA IMPORTANTE: Um Piloto particular não pode afastar-se de um raio superior a cinquenta milhas náuticas do aeroporto ou aeródromo de partida para qualquer tipo de actividade ou voo de navegação, sem que o plano de voo seja assinado por um Piloto instrutor que se responsabilize por tal actividade ou voo de navegação. Esta limitação só não se verificará se o Piloto particular for titular de uma qualificação de voo por instrumentos. Esta regra é aplicada tanto para Pilotos nacionais como estrangeiros.

61.03.10 Qualificações para fins especiais

(1) As qualificações para fins especiais associadas com uma licença de Piloto particular (aeronave) são:

(a) uma qualificação de voo por instrumentos;

(b) uma qualificação de rebocador; e

(c) uma qualificação de piloto agrícola.

(2) Um requerimento para qualquer qualificação referida no sub-regulamento (1) deve ser feito de acordo com os regulamentos das Subpartes 19, 37, 38, 39, 40, 41 ou 45, conforme for o caso.

61.03.11 Manutenção da competência

(1) O titular de uma licença de Piloto particular (aeronave) não deve agir como piloto comandante de uma aeronave que transporte passageiros, a não ser que:

(a) ele ou ela, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao voo em que tais passageiros vão ser transportados, tenha efectuado não menos do que três aterragens num

aeronave do mesmo tipo ou do tipo idêntico como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61, ou num simulador aprovado.

(b) o titular cumpre com as cláusulas do sub-regulamento (2)

(2) O titular de uma licença de Piloto particular (aeronave) não exercerá a função Piloto Comandante de um aeroplano durante a noite, ou em condições atmosféricas inferiores ao mínimo prescrito para VFR, a não ser que ele ou ela seja titular de uma qualificação válida de voo por instrumentos e, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao tal voo, tenham cumprido com os requisitos estabelecidos no documento MOZ-CATS-FCL 61 e:

(a) tenham efectuado três aterragens com aproximação por instrumentos num simulador aprovado, ou numa aeronave, em condições de voo IMC ou IMC simulado; ou

(b) tenha efectuado o exame prático de instrumentos referido na secção 61.20.5.

(4) O titular de uma licença de Piloto particular deve submeter o sumário das horas de voo exigidas na secção 61.01.13(3).

SUBPARTE 4 – LICENÇA DE PILOTO PARTICULAR (HELICÓPTERO)

61.04.1 Requisitos para a licença de Piloto particular (helicóptero)

(1) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto particular (helicóptero):

(a) não deve ter idade inferior aos 17 anos;

(b) deve ser titular de pelo menos um atestado médico válido da Classe 2 emitida nos termos da Parte 67;

(c) deve ser titular de uma qualificação válida e restrita de operador de radiofonia;

(d) deve possuir uma licença válida de aluno piloto;

(e) deve ter adquirido a experiência referida na secção 61.04.2;

(f) deve ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.04.3;

(g) deve ter sido aprovado no exame sobre conhecimento teórico referido na secção 61.04.4; e

(h) deve ter feito o exame prático referido na secção 61.04.5.

61.04.2 Experiência

(1) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto particular (helicóptero) deve ter completado não menos do que 40 horas (35 se tiver concluído a formação integrada) do tempo de voo como um Piloto de um helicóptero, das quais:

(a) pelo menos 25 horas serão acumuladas com base na instrução dual com um instrutor de voo da Categoria B;

(b) pelo menos 10 horas serão acumuladas em voo não acompanhado ou com a supervisão de um instrutor de voo, das quais cinco horas serão de voo pelo país ou para alem fronteiras de 100 nm com não menos do que duas aterragens completas em dois aeródromos diferentes; e

(c) um máximo de cinco horas pode ser adquirido num simulador aprovado ou instrumento de formação em pilotagem.

61.04.3 Formação

Um requerente a emissão de uma licença de Piloto particular (helicóptero) deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.04.4 Exame sobre conhecimento teórico

Um requerente a emissão de uma licença de piloto privado (helicóptero) deve ter sido aprovado no exame escrito como prescrito no documento MOZ¬CATS-FCL 61.

61.04.5 Exame prático

(1) Um requerente a emissão de uma licença de piloto privado (helicóptero) deve demonstrar com sucesso a um instrutor do Grau II, ou um instrutor do Grau I, ou um examinador, a habilidade de agir como piloto comandante de um helicóptero e de cumprir com os procedimentos e de fazer manobras como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve ter feito o teste de habilidade referido no sub-regulamento (1) dentro de 12 meses após a aprovação do exame sobre conhecimento teórico referido na secção 61.04.4 e dentro dos 90m dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) O exame prático pode ser ministrado num simulador aprovado ou instrumento de formação em pilotagem.

61.04.6 Pedido de licença de Piloto particular (helicóptero)

(1) Um requerimento para a emissão de uma licença de Piloto particular (helicóptero) deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral num formulário apropriado prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado por:

(i) uma certidão médica emitida nos termos da Parte 67;

(ii) uma cópia do certificado restrito de operador de radiofonia na posse do requerente;

(iii) uma cópia da licença de aluno piloto na posse do requerente;

(iv) uma cópia do sumário do livro de registo do requerente;

(v) prova de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimento teórico referido na secção 61.04.4; .

(vi) relatório sobre o teste de habilidade como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61;

(vii) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

*(viii)*duas fotografias recentes do tipo passe do requerente.

61.04.7 Emissão da licença de Piloto particular (helicóptero)

(1) O Director-Geral deve emitir uma licença de Piloto particular (helicóptero) se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.04.1.

(2) Uma licença de Piloto particular (helicóptero) deve ser emitida num formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(3) Mediante a emissão de uma licença de Piloto particular (helicóptero), o titular deste irá :

(a) imediatamente assinar no espaço indicado na licença para tal efeito; e

(b) devolver a sua licença de aluno Piloto ao Director-Geral para cancelamento.

61.04.8 Período de validade

(1) Uma licença de Piloto particular (helicóptero) deve ser válida por um período indeterminado: desde que os privilégios da licença sejam usufruídos pelo titular deste, e que:

(a) ele ou ela possua pelo menos uma certidão médica da Classe 2 emitida nos termos da Parte 67;

(b) ele ou ela cumpra com as cláusulas do regulamento 61.04.11; e

(c) ele ou ela possua num tipo de qualificação apropriada e válida.

61.04.9 Privilégios de licença de Piloto particular (helicóptero)

(1) O titular de uma licença de piloto privado válida (helicóptero) tem o direito de agir, mas não para fins de remuneração, como Piloto Comandante de qualquer helicóptero envolvido em voos não lucrativos para o qual ele ou ela tem o tipo de qualificação.

(2) O titular de uma licença tem o direito de usufruir dos privilégios da licença para qualquer dos propósitos especiais referidos na secção 61.04.10(1), se o titular tiver uma qualificação apropriada e válida.

(3) Para o propósito deste regulamento "remuneração" não inclui a partilha proporcional dos custos directos da operação de um voo entre os ocupantes de um helicóptero, caso em que o voo não deve ser considerado lucrativo.

61.04.10 Qualificações para fins especiais

(1) As qualificações para fins especiais associadas com uma licença de Piloto particular (helicóptero) são:

(a) uma qualificação de instrumentos;

(b) uma qualificação de carga externa (helicóptero); e

(c) uma qualificação de Piloto agrícola.

(2) Um requerimento para qualquer qualificação referida no sub regulamento (1) deve ser feito de acordo com os regulamentos das Subpartes 19, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 44 ou 45, conforme for o caso.

61.04.11 Manutenção da competência

(1) O titular de uma licença de Piloto particular (helicóptero) não deve agir como Piloto Comandante de um helicóptero que transporte passageiros ou carga ou uma combinação destes durante o dia, a não ser que ele ou ela tenham:

(a) dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao voo em que tais passageiros são transportados, ter efectuado não menos do que três circuitos, incluindo descolagens e aterragens, num helicóptero do mesmo tipo ou do tipo idêntico, como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61, ao que tal voo de passageiros deve ser realizado; ou

(b) o titular tenha cumprido com as cláusulas do sub-regulamento (2).

(2) O titular de uma licença de Piloto particular (helicóptero) não deve agir como Piloto Comandante de um helicóptero durante a noite, ou em condições atmosféricas que sejam inferiores ao mínimo prescrito para VFR, a não ser que ele ou ela seja titular de uma qualificação válida de voo por instrumentos e que, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a tal voo, ele ou ela tenha, por meio do procedimento de aproximação de voo por, efectuado:

(a) duas aproximações e aterragem por instrumentos num simulador aprovado ou num helicóptero, em condições de voo IMC ou IMC simulado; ou

(b) tenha realizado o exame prático de instrumentos, referido na secção 61.20.5.

(3) O titular de uma licença de Piloto particular deve submeter o sumário das horas de voo exigidas na secção 61.01.13(3).

SUBPARTE 5 – LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL (AERONAVE)

Nota Importante: Em Moçambique é proibido quer para nacionais quer para estrangeiros operarem comercialmente sem a qualificação de voo por instrumentos.

61.05.1 Requisitos para a licença de Piloto comercial (aeronave)

(1) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto comercial (aeronave):

(a) não deve ter idade inferior a 18 anos;

(b) deve ser titular de um atestado médico válido da Classe 1 emitida nos termos da Parte 67;

(c) deve ter uma qualificação válida de radiofonia;

(d) deve ter uma licença válida de Piloto particular (aeronave), a não ser que o requerente tenha concluído a formação integrada referida na secção 61.01.30;

(e) deve ter adquirido a experiência referida na secção 61.05.2;

(f) deve ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.05.3;

(g) deve ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.05.4; e

(i) deve ter efectuado o exame prático referido na secção 61.05.5.

(j) ser titular da qualificação de voo por instrumentos

61.05.2 Experiência

(1) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto comercial (aeronave) deve ter completado não menos do que:

(a) 200 horas de voo que podem incluírem 10 horas do tempo de instrução de voo num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem; ou

(b) 150 horas de tempo de voo, se ele ou ela tiver concluído com sucesso a formação integrada numa escola autorizada, referida na secção 61.01.30:

Desde que o total das 200 horas ou 150 horas, conforme for o caso, inclua:

(i) no caso de um total de 200 horas, 100 horas como Piloto Comandante;

(ii) no caso de 150 horas, 70 horas como Piloto Comandante;

(iii) 20 horas de tempo de voo pelo país ou além fronteiras como Piloto Comandante, incluindo um voo de não menos do que 300 nm com não menos do que duas aterragens em aeródromos diferentes;

(iv) cinco horas de voo nocturno como Piloto Comandante, incluindo não menos do que cinco descolagens e cinco aterragens ao anoitecer; e

(v) 10 horas de voo por instrumentos, das quais não menos do que cinco horas podem ser adquiridas num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem.

61.05.3 Formação

Um requerente a emissão de uma licença de Piloto comercial (aeronave) deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.05.4 Exame sobre conhecimento teórico

Um requerente a emissão de uma licença de Piloto comercial (aeronave) deve ter sido aprovado no exame escrito apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.05.5 Exame prático

(1) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto comercial (aeronave) deve ter demonstrado com sucesso a um examinador designado a habilidade de agir como Piloto Comandante de uma aeronave em conformidade com os procedimentos prescritos no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve ter efectuado o exame prático conforme referido no sub regulamento (1) dentro de 36 meses após ter sido aprovado no exame sobre conhecimento teórico referido na secção 61.05.4 e dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) O exame prático deve ter sido realizado numa aeronave com hélice de passo variável, flaps ajustáveis e trem de aterragem retractáveis, ou num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem.

61.05.6 Pedido de licença de Piloto comercial (aeronave)

(1) Um requerimento para a emissão de uma licença de Piloto comercial (aeronave) deve ser:

(a) enviado ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado:

(i) pelo atestado médico da Classe 1 emitida nos termos da Parte 67;

(ii) por uma cópia da qualificação de radiotelefonia do requerente;

(iii) por uma cópia da licença de Piloto particular (aeronave) do requerente, ou prova de que o requerente concluiu a formação integrada referida na secção 61.01.30;

(iv) por uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(v) de prova de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimento teórico referido na secção 61.05.4;

(vi) pelo relatório sobre o exame prático como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61;

(vii) de uma taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(viii) de duas fotografias recentes do tipo passe do requerente.

61.05.7 Emissão de licença de Piloto comercial (aeronave)

(1) O Director-Geral deve emitir uma licença de Piloto comercial (aeronave) se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.05.1.

(2) Uma licença de Piloto comercial (aeronave) deve ser emitida em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(3) Mediante a emissão de uma licença de Piloto comercial (aeronave), o titular desta deve imediatamente assinar no espaço indicado na licença para o efeito.

61.05.8 Período de validade

(1) Uma licença de Piloto comercial (aeronave) deve ser válida por um período indeterminado: desde que os privilégios da licença sejam usufruídos pelo titular desta e que:

(a) ele ou ela seja titular de um atestado médico válido da Classe 1 emitida nos termos da Parte 67;

(b) ele ou ela cumpram com as cláusulas do regulamento 61.05.11; e

(c) ele ou ela seja titular de um tipo de qualificação apropriado e válido.

61.05.9 Privilégios da licença de Piloto comercial (aeronave)

(1) O titular de uma licença válida de Piloto comercial (aeronave) tem, no tipo de aeronave para o qual ele ou ela é qualificado, o direito a:

(a) usufruir dos privilégios da uma licença de Piloto particular (aeronave);

(b) agir como Piloto Comandante em operações de qualquer aeronave que não esteja envolvido em operações de transporte aéreo comercial;

(c) agir como Piloto Comandante em operações de transporte aéreo comercial em qualquer aeronave certificado para operações com um Piloto, se for titular da qualificação por instrumentos;

(d) agir como Co-Piloto em operações aéreas comerciais em qualquer aeronave que precisa de ser operado por um co-piloto com a qualificação de voo por instrumentos; e

(e) usufruir de todos os privilégios referidos neste sub regulamento, em voo nocturno.

(2) O titular da licença tem direito aos privilégios da licença em relação a qualquer dos propósitos especiais referidos na secção 61.05.10(1), se o titular tiver a qualificação apropriada e válida.

61.05.10 Qualificações para fins especiais e certificado

(1) As qualificações, fins especiais e certificado associado com uma licença de Piloto comercial (aeronave) são:

(a) uma qualificação de voo por instrumentos; (obrigatória para operação comercial em Moçambique).

(b) uma qualificação de instrutor de voo de avião ou de simulador de voo;

(c) uma qualificação de piloto rebocador; e

(d) uma qualificação de Piloto agrícola.

(2) Um requerimento para qualquer qualificação ou para o certificado referido no sub regulamento (1) deve ser feito de acordo com os regulamentos das Subpartes 19, 20, 21, 22, 23, 38, 39, 40 ou 45, conforme for o caso.

61.05.11 Manutenção da competência

(1) O titular de licença de Piloto comercial (aeronave) não deve agir como Piloto Comandante de um aeroplano de transporte de passageiros durante o dia ou à noite a não ser que ele ou ela:

(a) dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao voo em que tais passageiros sejam transportados, tenha efectuado não menos do que três descolagens e aterragens numa aeronave do mesmo tipo ou do tipo idêntico, como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61, ou num simulador aprovado ou num equipamento de formação em pilotagem; ou

(b) tenha cumprido com as cláusulas do sub-regulamento (2)

(2) O titular de uma licença de piloto comercial não deve agir como piloto comandante de uma aeronave a noite a não ser que ele ou ela tenha tido instrução dual numa aeronave dentro da categoria apropriada da aeronave em voo nocturno, incluindo descolagem, aterragem e navegação.

(3) O titular de uma licença de Piloto comercial (aeronave) não deve agir como Piloto Comandante num aeroplano transportando passageiros, a não ser que ele ou ela, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao voo em que tais passageiros forem transportados, tenham efectuado não menos do que três descolagens e aterragens de dia ou de noite, numa aeronave do mesmo tipo ou de um tipo idêntico, como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61,ou num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem.

(4) O titular de uma licença de Piloto comercial (aeronave) não deve agir como Piloto Comandante de uma aeronave de dia ou à noite, ou em condições atmosféricas inferiores ao mínimo prescrito para VFR, a não ser que ele ou ela seja titular de uma qualificação válida de voo por instrumentos e que, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao tal voo, ele ou ela, tenham efectuado:

(a) duas aproximações por instrumentos num simulador apropriado ou equipamento de formação em pilotagem ou numa aeronave, em condições de voo IMC ou IMC simulado; ou

(b) exame prático ou verificação em avião ou simulador, referido na secção 61.20.5.

(5) O titular de uma licença de Piloto comercial deve submeter o sumário de horas da caderneta de voo exigidas na secção 61.01.13(3).

SUBPARTE 6 – LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL (HELICÓPTERO)

Nota importante: Em moçambique é proibido quer para nacionais quer para estrangeiros operar comercialmente sem a qualificação de voo por instrumentos.

61.06.1 Requisitos para a licença de Piloto comercial (helicóptero)

(1) Um requerente a emissão de licença de piloto comercial (helicóptero) deve:

(a) não ter idade inferior a 18 anos;

(b) possuir um atestado médico válido da Classe 1 emitida nos termos da Parte 67;

(c) ter uma qualificação válida de radiotelefonia;

(d) ser titular de uma licença válida de Piloto particular (helicóptero), a não ser que o requerente tenha concluído a formação integrada referida na secção 61.01.30;

(e) ter adquirido a experiência referida na secção 61.06.2;

(f) ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.06.3;

(g) ter sido aprovado no exame sobre conhecimento teórico referido na secção 61.06.4; e

(h) ter efectuado o exame prático referido na secção 61.06.5.

61.06.2 Experiência

(1) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto comercial (helicóptero) deve ter completado não menos do que:

(a) 150 horas de tempo de voo que podem incluír 10 horas de tempo de voo de instrução num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem; ou

(b) 100 horas de tempo de voo, se ele ou ela tiver concluído com sucesso a formação integrada referida na secção 61.01.30: desde que o total das 150 horas ou 100 horas, conforme for o caso, incluam:

(i) 35 horas como Piloto Comandante;

(ii) 10 horas de tempo de voo de navegação como Piloto Comandante, incluindo um voo de navegação no decurso do qual deverão ser feitas duas aterragens;

(iii) 10 horas de tempo de instrução de voo por instrumentos, das quais não mais do que cinco horas podem ser adquiridas num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem; e

(iv) se os direitos que a licença confere forem exercidos a noite, incluindo cinco descolagens e cinco aterragens como Piloto Comandante.

61.06.3 Formação

(1) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto comercial (helicóptero) deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) Se os privilégios da licença forem usufruídos a noite, o requerente deve ter recebido formação dual em voos nocturnos de helicóptero, incluindo descolagem, aterragem e navegação.

61.06.4 Exame sobre conhecimento teórico

Um requerente a emissão de uma licença de Piloto comercial (helicóptero) deve ter sido aprovado no exame escrito apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.06.5 Exame prático

(1) Um requerente a emissão de um Piloto comercial (helicóptero) deve ter demonstrado com sucesso a um examinador designado a capacidade de desempenhar as funções de Piloto Comandante de um helicóptero, de seguir os procedimentos e fazer as manobras como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve ter feito o exame prático referido no sub regulamento (1) dentro de 36 meses após a aprovação no exame sobre conhecimento teórico referido na secção 61.06.4 e dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) O exame prático pode ser ministrado em qualquer simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem.

61.06.6 Pedido de licença de Piloto comercial (helicóptero)

(1) Um requerimento para a licença de Piloto comercial (helicóptero) deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) um atestado médico da Classe 1 emitida nos termos da Parte 67;

(ii) uma cópia da qualificação de radiofonia do requerente;

(iii) uma cópia da licença de Piloto particular (helicóptero) na posse do requerente, ou prova de que o requerente concluiu a formação integrada referida na secção 61.01.30;

(iv) uma cópia de um sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(vi) prova de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimento teórico referido na secção 61.06.4;

(vi) um relatório sobre o exame prático como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61;

(vii) uma taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

*(viii)*duas fotografias recentes do tipo passe do requerente.

61.06.7 Emissão da licença de Piloto comercial (helicóptero)

(1) O Director-Geral deve emitir uma licença de Piloto comercial (helicóptero) se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.06.1.

(2) Uma licença de Piloto comercial (helicóptero) deve ser emitida em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(3) Mediante a emissão de uma licença de Piloto comercial (helicóptero), o titular desta deve imediatamente assinar no espaço indicado na licença para o efeito.

61.06.8 Período de validade

(1) Uma licença de Piloto comercial (helicóptero) deve ser válida por um período indeterminado: desde que os privilégios da licença sejam usufruídos pelo titular desta, e que:

(a) ele ou ela seja titular de um atestado médico da Classe 1 emitida nos termos da Parte 67;
(b) ele ou ela cumpram com as cláusulas do regulamento 61.06.11; e
(c) ele ou ela sejam titular de um tipo de qualificação válida.

61.06.9 Privilégios da licença de Piloto comercial (helicóptero)

(1) O titular de uma licença de Piloto comercial (helicóptero) tem, no tipo de helicóptero para o qual ele ou ela está qualificado, direito a:

(a) usufruir dos privilégios de um Piloto particular (helicóptero);
(b) agir como Piloto Comandante em quaisquer operações de helicóptero que não esteja envolvido em operações de transporte aéreo;
(c) agir como Piloto Comandante em operações de transporte aéreo com qualquer helicóptero certificado para operações com um Piloto;
(d) agir como Piloto em operações de transporte comercial em qualquer helicóptero que se exige que seja operada com um co-piloto; e
(e) agir como Piloto de segurança.

(2) O titular da licença tem direito aos privilégios da licença para qualquer dos propósitos referidos na secção 61.06.10 (1), se o titular tiver uma qualificação apropriada e válida.

61.06.10 Qualificações para propósitos especiais e certificado

(1) As qualificações para propósitos especiais e para certificados associados com uma licença de Piloto comercial (helicóptero) são:

(a) uma qualificação de voo por instrumentos;
(b) uma qualificação de instrutor de voo;
(c) uma qualificação de carga externa (helicóptero);
(d) uma qualificação de Piloto agrícola.

(2) Um requerimento para a qualificação ou para o certificado referido no sub-regulamento (1) deve ser redigido de acordo com mos regulamentos da Subparte 19, 24, 25, 26, 27, 37, 38, 39, 42, 43, 44 ou 45, conforme for o caso.

61.06.11 Manutenção da competência

(1) O titular de uma licença de Piloto comercial (helicóptero) não deve agir como Piloto Comandante de um helicóptero transportando passageiros de dia ou de noite, a não ser que:

(a) dentro dos 90 dias anteriores ao voo em que tais passageiros forem transportados, tenha feito não menos do que três circuitos, incluindo descolagem e aterragem, num helicóptero do mesmo tipo ou do tipo idêntico, como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61, ou num simulador apropriado ou equipamento de formação em pilotagem; ou
(b) o titular cumpra com as cláusulas do sub-regulamento (2)

(2) O titular de uma licença de Piloto comercial (helicóptero) não deve agir como piloto comandante em condições atmosféricas que sejam piores do que o mínimo prescrito em VFR, a não ser que ele ou ela seja titular de uma qualificação válida de voo por instrumentos e que, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao tal voo, ele ou ela tenham:

(a) efectuado pelo menos duas aproximações por instrumentos num simulador aprovado ou num voo por instrumentos, IMC ou IMC simulado; ou
(b) realizado o exame prático ou verificação de proficiência referido na secção 61.20.5.

(2) O titular de uma licença de Piloto comercial deve submeter o sumário de horas da caderneta de voo exigidas na secção 61.01.13(3).

SUBPARTE 7 – LICENÇA DE PILOTO DE LINHA AÉREA (AERONAVE)

61.07.1 Requisitos para a licença de Piloto de Linha Aérea (aeronave)

(1) Uma requerente a emissão de uma licença de transporte de linha aérea (aeronave) deve:

(a) não ter idade inferior a 21 anos;
(b) possuir um atestado médico válido da Classe 1 emitida nos termos da Parte 67;
(c) possuir uma qualificação válida de radiotelefonia;
(d) possuir uma licença de Piloto Comercial válida (aeronave);
(e) ter adquirido a experiência referida na secção 61.08.2;
(f) ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.08.3;
(g) ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.08.4; e
(h) ter realizado o exame prático referido na secção 61.08.5.

61.07.2 Experiência

(1) Um requerente a licença de Piloto de Linha Aérea (aeronave) deve ter completado, em aeronaves, não menos do que 1500 horas de tempo de voo, das quais:

(a) 250 horas como Piloto Comandante; ou não menos do que 100 horas como Piloto Comandante e 150 horas como Co-Piloto supervisionado pelo Piloto Comandante, desempenhando os deveres e funções de Piloto Comandante, ou 500 horas como Co-Piloto com os deveres do Piloto que voa supervisionado pelo Piloto Comandante;
(b) 200 horas serão de tempo de voo de navegação das quais não menos do que 100 horas como Piloto Comandante ou como Co-Piloto em funções supervisionadas por um Piloto Comandante;
(c) 75 horas serão de tempo de instrumentos, das quais não mais do que 30 horas podem ser adquiridas num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem;
(d) 100 horas serão de tempo de voo nocturno como Piloto Comandante ou como Co-Piloto; e
(e) não mais do que 100 horas podem ser adquiridas num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem, das quais não mais do que 25 horas poderão ser adquiridas num voo de formação ou instrumento básico de formação em pilotagem.

61.07.3 Formação

Um requerente a emissão de uma licença de Piloto de transporte aéreo (aeronave) deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.07.4 Exame sobre conhecimentos teóricos

Um requerente a emissão de uma licença de Piloto de Linha Aérea (aeronave) deve ter sido aprovado no exame escrito como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.07.5 Exame prático

(1) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto de Linha Aérea (aeronave) deve ter demonstrado com sucesso ao examinador designado a capacidade de agir como Piloto Comandante de uma aeronave que requer ser operada com um Co-Piloto e de fazer as manobras e procedimentos como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve ter efectuado o exame prático referido na secção (1) dentro de 60 meses após a passagem no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.08.4 e dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) O exame prático deve ter sido ministrado numa aeronave multi-motor que se exige que seja operado com um Co-Piloto que tenha a qualificação em aeronave a hélice ou motores turbinados, uso de flaps e trem de aterragem retractil ou num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem.

61.07.6 Pedido de licença de Piloto de linha aérea (aeronave)

(1) Um requerimento para a emissão de uma licença de Piloto de Linha Aérea (aeronave) deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) um atestado médico da Classe 1 emitida nos termos da Parte 67;

(ii) uma cópia da qualificação de radiotelefonia;

(iii) uma cópia da licença de Piloto Comercial (aeronave) do requerente;

(iv) uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(v) prova de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.08.4;

(vi) relatório sobre o exame prático, como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61;

(vii) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos;

(viii) duas fotografias recentes do tipo passe pertencentes ao requerente.

61.07.7 Emissão da licença de Piloto de linha aérea (aeronave)

(1) O Director-Geral deve emitir uma licença de Piloto de linha aérea (aeronave) se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.08.1.

(2) Uma licença de Piloto de linha aérea (aeronave) deve ser emitida em formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

(3) Mediante a emissão de uma licença de Piloto de linha aérea (aeronave), o titular desta irá:

(a) imediatamente assinar no espaço da licença indicado para o efeito; e

(b) devolver a sua licença de Piloto comercial (aeronave) ao Director-Geral para cancelamento.

61.07.8 Período de validade

Uma licença de Piloto de linha aérea (aeronave) deve ser válida por período indeterminado: desde que os privilégios da licença sejam usufruídos pelo titular desta e que:

(a) ele ou ela seja titular de um atestado médico válida da Classe 1 emitida nos termos da Parte 67;

(b) ele ou ela cumpra com as cláusulas do regulamento 61.08.11;

(c) ele ou ela seja titular de uma qualificação apropriada e válida; e

(d) ele ou ela seja titular de uma qualificação de instrumentos.

61.07.9 Privilégios da licença de Piloto de linha aérea (aeronave)

(1) O titular de uma licença válida de Piloto de linha aérea (aeronave) tem direito de:

(a) usufruir de todos os privilégios de uma licença de Piloto Comercial (aeronave);

(b) agir como Piloto comandante ou Co-Piloto de um aeronave em operações de transporte aéreo; e

(c) usufruir de todos os privilégios referidos neste sub regulamento com base em voo IFR.

(2) O titular da licença tem direito de usufruir dos privilégios da licença para quaisquer propósitos especiais referidos na secção 61.08.10(1), se o titular tiver uma qualificação apropriada e válida.

61.07.10 Qualificações para fins especiais e certificado

(1) As qualificações para fins especiais e certificado associados com a licença de Piloto de linha aérea (aeronave) são:

(a) uma qualificação de instrutor de voo de avião e simulador de categoria B;

(b) uma qualificação de Piloto instrutor de rebucador; e

(c) uma qualificação de Piloto agrícola.

(2) Um requerimento para qualquer qualificação ou o certificado referido no sub regulamento (1) serão feitos de acordo com os regulamentos das Sub partes 20, 21, 22, 23, 38, 39, 40 ou 45, conforme for o caso.

61.07.11 Manutenção de competência

(1) O titular de uma licença de Piloto de linha aérea (aeronave) não deve agir como Piloto Comandante de um aeronave transportando passageiros de dia ou de noite, a não ser que ele ou ela tenha:

(a) dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao voo em que tais passageiros serão transportados, feito não menos do que três descolagens e três aterragens numa aeronave do mesmo tipo ou de um tipo idêntico, como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61, ou em simulador aprovado;

(b) o titular cumpre com as cláusulas do sub-regulamento (2)

(2) O titular de uma licença de Piloto de linha aérea (aeronave) não deve agir como Piloto Comandante de um aeronave transportando passageiros, a não ser que ele ou ela tenha, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao voo, tenham efectuado não menos do que três descolagens e três aterragens a noite num aeroplano do mesmo tipo ou um idêntico, num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem.

(3) O titular de uma licença de Piloto de linha aérea (aeronave) não deve agir como Piloto Comandante com base em IFR ou em

condições atmosféricas piores do que o mínimo prescrito para VFR, a não ser que ele ou ela seja titular de uma qualificação válida de voo por instrumentos e que, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao tal voo, ele ou ela tenham:

(a) efectuado pelo menos duas aproximações por instrumentos num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem ou num aeroplano, em condições IMC ou IMC simulado; ou

(b) efectuado o exame prático de instrumentos ou verificação de proficiência referido na secção 61.20.5.

(3) O titular de uma licença de Piloto de linha aérea deve submeter o sumário de horas da caderneta de voo exigidas na secção 61.01.13(3).

SUBPARTE 8 – LICENÇA DE PILOTO DE LINHA AÉREA (HELICÓPTERO)

61.08.1 Requisitos da licença de piloto de transporte aéreo (helicóptero)

(1) O requerente da licença de Piloto de linha aérea (helicóptero) deve:

(a) não ter idade inferior a 21 anos;

(b) possuir um atestado médico válido da Classe 1 emitida nos termos da Parte 67;

(c) possuir uma qualificação de radiotelefonia;

(d) possuir uma licença válida de Piloto comercial (helicóptero);

(e) ter adquirido a experiência referida na secção 61.09.2;

(f) ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.09.3;

(g) ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.09.4; e

(i) ter efectuado o exame prático referido na secção 61.09.5.

61.08.2 Experiência

(1) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto de transporte aéreo (helicóptero) deve ter completado, em helicópteros, não menos do que 1000 horas de tempo de voo, das quais:

(a) 250 horas deverão ser como Piloto Comandante ou não menos do que 100 horas como Piloto Comandante e as horas adicionais necessárias como Co-Piloto desempenhando as funções de Piloto que voa, sob a supervisão do Piloto Comandante;

(b) 200 horas serão de tempo de voo de navegação, das quais não menos do que 100 horas serão de Piloto Comandante, desempenhando sob a supervisão do Piloto Comandante, os deveres e as funções de um Piloto que voa;

(c) 30 horas serão de tempo de voo por instrumentos, das quais não menos do que 10 horas podem ser adquiridas num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem;

(d) 50 horas serão de tempo de voo nocturno como Piloto Comandante ou como Co-Piloto; e

(e) não mais do que 100 horas podem ser adquiridas num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem, das quais não mais do que 25 horas terão sido adquiridas em treino de procedimentos de voo ou um treino básico de voo por instrumentos.

61.08.3 Formação

Um requerente a emissão de uma licença de Piloto de linha aérea (helicóptero) deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.08.4 Exame sobre conhecimentos teóricos

Um requerente a emissão de uma licença de Piloto de linha aérea (helicóptero) deve ter sido aprovado no exame escrito como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.08.5 Exame prático

(1) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto de linha aérea (helicóptero) deve ter demonstrado com sucesso a um examinador designado, a capacidade de agir como Piloto Comandante de um helicóptero e de seguir os procedimentos e de fazer as manobras como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve ter efectuado o exame referido no sub regulamento (1) dentro de 60 meses após ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.09.4 e dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) O exame prático deve ter sido efectuado num helicóptero que se exige que seja operado com um Co-Piloto, ou num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem.

61.08.6 Pedido de licença de Piloto de linha aérea (helicóptero)

(1) Um requerimento para a emissão de uma licença de Piloto de linha aérea (helicóptero) deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de :

(i) um atestado médico emitido nos termos da Parte 67;

(ii) uma cópia da qualificação de radiotelefonia do requerente;

(iii) uma cópia de licença de Piloto comercial (helicóptero) do requerente;

(iv) uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(v) prova de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.09.4;

(vi) relatório do exame prático como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61;

(vii) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(viii) duas fotografias recentes do tipo passe do requerente.

61.08.7 Emissão da licença de Piloto de linha aérea (helicóptero)

(1) O Director-Geral deve emitir uma licença de piloto de transporte aéreo (helicóptero) se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.09.1.

(2) Uma licença de Piloto de linha aérea (helicóptero) deve ser emitida em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(3) Mediante a emissão de uma licença de Piloto de Linha aérea (helicóptero), o titular desta irá:

(a) imediatamente assinar no espaço da licença indicado para o efeito; e

(b) devolver a sua licença de Piloto Comercial (helicóptero) ao Director-Geral para cancelamento.

61.08.8 Período de validade

(1) Uma licença de Piloto de linha aérea (helicóptero) deve ser válida por período indeterminado, desde que os privilégios da licença sejam usufruídos pelo titular desta e que:

(a) ele ou ela seja titular de um atestado médico válida da Classe 1 emitida nos termos da Parte 67;

(b) ele ou ela cumpra com as cláusulas do regulamento 61.09.11; e

(c) ele ou ela tenha um tipo de qualificação apropriado e válido.

61.08.9 Privilégios de uma licença de Piloto de linha aérea (helicóptero)

(1) O titular de uma licença de Piloto de linha aérea (helicóptero) tem o direito de:

(a) usufruir de todos os privilégios de uma licença de Piloto comercial (helicóptero); e;

(b) agir como Piloto Comandante ou Co-Piloto de um helicóptero em operações de transporte aéreo.

(2) O titular da licença tem direito de usufruir dos privilégios da licença para quaisquer fins especiais referidos na secção 61.09.10 (1), se o titular tiver a qualificação apropriada e válida.

61.08.10 Qualificações para fins especiais e certificado

(1) As qualificações para fins especiais e certificado associados com uma licença de Piloto de linha aérea (helicóptero) são:

(a) uma qualificação de instrutor de voo da Categoria B;

(b) uma qualificação de instrumentos;

(c) uma qualificação de carga externa (helicóptero);

(d) uma qualificação de Piloto agrícola.

(2) Um requerimento para qualquer qualificação ou certificado referido no sub regulamento (1) deve ser feito de acordo com os regulamentos das Sub partes 24, 25, 26, 27, 37, 38, 39, 42, 43, 44 ou 45, conforme for o caso.

61.08.11 Manutenção da competência

(1) O titular de uma licença de Piloto de linha aérea (helicóptero) não deve agir como Piloto Comandante de um helicóptero transportando passageiros de dia ou a noite, a não ser que ele ou ela:

(a) dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao voo em que tais passageiros forem transportados, tenha feito não menos do que três circuitos, incluindo descolagem e aterragem, num helicóptero do mesmo tipo ou idêntico, como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61, ou num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem; ou

(b) o titular cumpra com as cláusulas do sub regulamento (2)

(2) O titular de uma licença de Piloto de linha aérea (helicóptero) não deve agir como Piloto Comandante de um helicóptero em condições atmosféricas piores do que o mínimo prescrito em VFR, a não ser que ele ou ela seja titular de uma qualificação válida de voo por instrumentos e, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao tal voo, ele ou ela tenha, por meio de procedimento ou procedimentos de aproximação por instrumentos:

(a) efectuado pelo menos duas aproximações por instrumentos num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem ou um helicóptero, em condições IMC ou IMC simulado; ou

(b) completado o exame prático ou verificação de proficiência referido na secção 61.20.5.

(4) O titular de uma licença de Piloto de linha aérea (helicópetro) deve submeter o sumário de horas da caderneta de voo exigido na secção 61.01.13(3).

SUBPARTE 9 – LICENÇA DE PILOTO DE ULTRALEVE

61.9.1 Requisitos da licença de Piloto de ultraleve

(1) Um requerente para emissão de uma licença de Piloto de ultraleve deve:

(a) não ter idade inferior a 16 anos;

(b) ser titular de pelo menos um atestado médico válido da Classe 2 emitida nos termos da Parte 67;

(c) possuir uma qualificação de radiotelefonia;

(d) possuir uma licença válida de aluno Piloto;

(e) ter adquirido a experiência referida na secção 61.10.2;

(f) ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.10.3;

(g) ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.10.4; e

(h) ter efectuado o exame prático referido na secção 61.10.5.

61.9.2 Experiência

(1) Um requerente para emissão de licença de Piloto de ultraleve deve ter completado não menos do que 25 horas de voo como Piloto de ultraleve, das quais pelo menos 10 horas deverão ser feitos em voo solo e que incluirão:

(a) um voo de navegação triangular, quer seja dual ou acompanhado e voo solo de navegação triangular, cada um com a duração de não menos do que 90 minutos voados a velocidade cruzeiro normal; e

(b) um voo de navegação triangular, quer seja dual ou acompanhado com a duração de não menos do que 90 minutos voados numa velocidade cruzeiro normal e que inclui uma aterragem completa num local que não seja o de partida.

61.9.3 Formação

Um requerente para emissão de uma licença de Piloto de ultraleve deve ser concluído com sucesso a formação apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.9.4 Exame sobre conhecimentos teóricos

Um requerente a emissão de uma licença de Piloto de ultraleve deve ter sido aprovado no exame escrito como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.9.5 Exame prático

(1) Um requerente para emissão de uma licença de Piloto de ultraleve deve ter demonstrado com sucesso a um instrutor de voo ultra leve ou ao examinador designado, a

capacidade de agir como Piloto comandante de ultraleve, seguindo os procedimentos e fazendo as manobras como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve ter feito o exame prático referido no sub regulamento (1) dentro de 12 meses após aprovação no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.10.4 e dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

61.9.6 Pedido de licença de Piloto de ultraleve

(1) Um requerimento para a emissão de uma licença de Piloto de ultraleve deve:

(a) ser dirigido ao Director-Geral no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) atestado médico válido emitida nos termos da Parte 67;

(ii) cópia da qualificação de radiotelefonia do requerente;

(iii) cópia da licença de aluno Piloto do requerente;
(iv) cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;
(v) prova de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.10.4;
(vi) relatório sobre o exame prático como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61;
(vii) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos
(viii) duas fotografias recentes do tipo passe pertencentes ao requerente.

61.9.7 Emissão de licença de Piloto de ultraleve

(1) O Director-Geral deve emitir uma licença de Piloto de ultraleve se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.10.1.

(2) Uma licença de Piloto de ultraleve deve ser emitida no formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ--CATS-FCL 61.

(3) Mediante a emissão da licença de Piloto de ultraleve, o titular desta irá:

(a) imediatamente assinar no espaço da licença indicado para o efeito; e
(b) devolver a sua licença de piloto estudante ao Director--Geral para cancelamento.

61.9.8 Período de validade

(1) Uma licença de Piloto de ultraleve deve ser válida por um período indeterminado desde que os privilégios da licença sejam usufruídos pelo titular desta e que:

(a) ele ou ela seja titular de pelo menos um atestado médico da Classe 2 emitida nos termos da Parte 67;
(b) ele ou ela cumpra com as cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.10.11; e
(c) ele ou ela seja titular de um tipo de qualificação apropriado e válido.

61.9.9 Privilégios da licença de Piloto de ultraleve

(1) O titular de uma licença de Piloto de ultraleve tem o direito de agir, mas não para fins de remuneração, como Piloto Comandante de qualquer ultraleve envolvido em voos não lucrativos em VMC durante o dia:

(a) num voo internacional, se tiver autorização antecipada por escrito para tal voo da autoridade apropriada do Estado a ser visitado; e
(b) dentro do espaço aéreo controlado, se :
(i) autorização antecipada tiver sido obtida da unidade dos serviços responsáveis pelo tráfego aéreo para entrar no tal espaço aéreo;
(ii) comunicação contínua via rádio for mantida;
(iii) comunicação dual via rádio que a dita unidade pode exigir que seja estabelecida; e
(iv) enquanto estiver dentro de uma zona de tráfego do aeródromo, cumpra com a posição apropriada de prestação de informação via rádio.

(2) O titular da licença tem o direito de usufruir dos privilégios da licença para os fins específicos referidos na secção 61.10.10(1), se o titular tiver uma qualificação apropriada e válida.

(3) Para fins deste regulamento, "remuneração" não inclui a partilha proporcional dos custos directos de operação do voo entre os ocupantes de um ultraleve, caso em que o voo não é tido como sendo lucrativo.

61.9.10 Qualificação para fins especiais

(1) A qualificação para fins especiais relacionada com uma licença de Piloto de ultraleve é uma qualificação de um instrutor de voo de um ultraleve e uma qualificação de Piloto agrícola

(2) Um requerimento para as qualificações referidas no sub--regulamento (1) deve ser feito de acordo com os regulamentos das Sub partes 29 e 32, conforme for o caso.

61.9.11 Manutenção da competência

(1) O titular de uma licença de Piloto de ultraleve não deve agir como Piloto Comandante de um ultraleve transportando passageiro a não ser que ele ou ela, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao voo, tenha feito não menos do que três descolagens e três aterragens num ultraleve do mesmo tipo daquele em que tal passageiro vai ser transportado.

(2) O titular de uma licença de Piloto de ultraleve deve submeter o sumário exigido na secção 61.01.13(3).

SUBPARTE 10 – LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL DE ULTRALEVE

61.10.1 Requisitos da licença de Piloto comercial de ultraleve

(1) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto comercial de ultraleve deve:

(a) não ter idade inferior a 18 anos;
(b) possuir um atestado médico válido da Classe 1 emitida nos termos da Parte 67;
(c) possuir uma qualificação de radiotelefonia;
(d) possuir uma licença válida de Piloto de ultraleve;
(e) ter adquirido a experiência referida na secção 61.11.2;
(f) ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.11.3;
(g) ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.11.4; e
(h) ter efectuado o exame referido na secção 61.11.5.

61.10.2 Experiência

(1) Um requerente para emissão de uma licença de Piloto comercial de ultraleve deve ter completado não menos de 200 horas de voo como um Piloto de ultraleve, das quais não menos do que:

(a) 100 horas serão como Piloto Comandante; e
(b) 20 horas serão de tempo de voo de navegação como Piloto Comandante incluindo dois voos, cada um com a duração de não menos do que 90 minutos feitos a velocidade cruzeiro normal, no decurso do qual não menos do que duas aterragens completas em pontos diferentes serão feitas.

61.10.3 Formação

Um requerente para emissão de uma licença de Piloto comercial de ultraleve deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.10.4 Exame sobre conhecimentos teóricos

Um requerente a emissão de uma licença de Piloto comercial de ultraleve deve ter sido aprovado no exame escrito apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.11.5 Exame prático

(1) Um requerente a emissão de uma licença de Piloto comercial de ultraleve deve ter demonstrado com sucesso a um examinador designado a capacidade de agir como Piloto Comandante de ultraleve, de seguir os procedimentos e de fazer as manobras como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve ter feito o exame prático referido no sub-regulamento (1) dentro de 36 meses após ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.11.4 e dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

61.10.6 Pedido de licença de Piloto comercial de ultraleve

(1) Um requerimento para a emissão de uma licença de Piloto comercial de ultraleve deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) um atestado médico da Classe 1 emitida nos termos da Parte 67;

(ii) uma cópia da qualificação de radiotelefonia na posse do requerente;

(iii) uma cópia da licença de Piloto ultraleve na posse do requerente;

(iv) uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(v) prova de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.11.4;

(vi) relatório sobre o exame prático como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61;

(vii) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(viii) duas fotografias recentes do tipo passe pertencentes ao requerente.

61.10.7 Emissão da licença de Piloto comercial de ultraleve

(1) O Director-Geral deve emitir uma licença de Piloto comercial de ultraleve se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.11.1.

(2) Uma licença de Piloto comercial de ultraleve deve ser emitida no formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

(3) Mediante a emissão da licença de Piloto comercial de ultraleve, o titular desta irá:

(a) imediatamente assinar no espaço da licença indicado para tal efeito; e

(b) devolver a sua licença de piloto de ultraleve ao Director-Geral para cancelamento.

61.10.8 Período de validade

(1) Uma licença de piloto comercial de ultraleve deve ser válida por um período inderteminado: desde que os privilégios da licença sejam usufruídos pelo titular desta e que

(a) ele ou ela seja titular de um atestado médico válido da Classe 1 emitida nos termos da Parte 67;.

(b) ele ou ela cumpra com as cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.05.11; e

(c) ele ou ela seja titular de uma qualificação apropriada e válida.

61.10.9 Privilégios de uma licença de Piloto comercial de ultraleve

(1) O titular de uma licença válida de Piloto comercial de aeronave tem o direito de:

(a) usufruir dos privilégios de uma licença de piloto de ultraleve; e

(b) agir como Piloto Comandante de operações comerciais, em qualquer ultraleve que tenha sido certificado para uso em tais operações comerciais.

(2) O titular da licença tem o direito de usufruir dos privilégios da licença para quaisquer fins especiais referidos na secção 61.11.10 (1), se o titular tiver uma qualificação apropriada e válida.

61.10.10 Qualificações para fins especiais

(1) As qualificações para fins especiais relacionadas com uma licença de Piloto de ultraleve são:

(a) instrutor de voo de aeroplano ultraleve; e

(b) qualificação de Piloto agrícola.

(2) Um requerimento para qualquer qualificação referida no sub-regulamento (1) deve ser feito de acordo com os regulamentos da Subparte 28 ou 45, conforme for o caso.

61.10.11 Manutenção da competência

O titular de uma licença de Piloto Comercial de ultraleve não deve agir como Piloto Comandante de um aeronave envolvido num voo comercial a não ser que ele ou ela, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao voo comercial, tenha feito não menos do que três descolagens e três aterragens num ultraleve do mesmo tipo como aquele em o voo comercial deve ser feito.

SUBPARTE 11 – TIPOS DE QUALIFICAÇÕES

61.18.1 Requisitos para os tipos de qualificações

(1) Um requerente a emissão de um tipo de qualificação deve:

(a) ser titular de uma licença válida de Piloto;

(b) ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.19.2;

(c) ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.19.3; e

(d) ter efectuado o exame prático referido na secção 61.19.4.

61.18.2 Formação

Um requerente a emissão de um tipo de qualificação deve ter concluído com sucesso a formação apropriada com prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.18.3 Exame sobre conhecimentos teóricos

Um requerente para emissão de um tipo de qualificação deve ter sido aprovado no exame escrito apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61. (É apenas um requisito a juntar a outros para obter a qualificação)

61.18.4 Exame prático

(1) Um requerente para emissão de um tipo de qualificação deve ter demonstrado com sucesso ao instrutor de voo do Grau I ou Grau II, ou ao examinador designado, a capacidade de seguir os procedimentos e de fazer manobras como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve ter feito o exame prático referido no sub regulamento (1) dentro de 12 meses após ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.19.3 e dentro de 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) Não obstante as cláusulas do sub-regulamento (1), um requerente a emissão de um tipo de qualificação que seja titular de uma licença de Piloto de linha aérea (aeronave), deve ter demonstrado a um examinador designado, a capacidade de seguir os procedimentos e de fazer as manobras referidas na secção 61.19.5, com um grau de proficiência apropriada para os privilégios atribuídos ao titular de uma qualificação de voo por instrumentos.

(4) O exame prático deve ter sido ministrado numa aeronave apropriada para a licença de Piloto na posse do requerente, ou num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem.

61.18.5 Pedido do tipo de qualificação

(1) Um requerimento para a emissão de um tipo de qualificação deve ser:

(a) dirigido a(o) Director-Geral(a) em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia da licença do Piloto na posse do requerente;

(ii) uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente contendo um endosso feito pelo instrutor de voo de direito, indicando o tipo de aeronave em relação ao qual o requerente recebeu a sua formação;

(iii) prova de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.19.3;

(iv) relatório sobre o exame prático como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61;

(v) se o requerente for titular de uma licença de Piloto de linha aérea (aeronave), o relatório sobre o exame prático referido na secção 61.19.6(1)(b)(iv); e

(vi) a taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(2) Se um requerente pretender candidatar-se para mais do que um tipo de qualificação relacionada com mais do que um tipo de aeronave, deve submeter um requerimento separado para cada tipo de aeronave.

(3) O instrutor de voo ou examinador designado, conforme for o caso, pode emitir um certificado temporário para o requerente que satisfaça os requisitos referidos na secção 61.19.1.

(4) Um certificado temporário do tipo de qualificação referido no sub regulamento (2):

(a) deve ser emitido em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) deve permanecer válido por um período de não mais do que 30 dias contados a partir da data em que o certificado temporário do tipo de qualificação foi emitido ou até a data em que o tipo de qualificação é emitido pelo Director-Geral, qualquer que seja o período mais curto.

61.18.6 Emissão do tipo de qualificação

(1) O (A) Director-Geral(a) deve emitir um tipo de qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.19.1.

(2) A qualificação deve ser emitida no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(3) A qualificação especificará a categoria, classe e tipo de aeronave em relação ao qual o titular de tal qualificação tem o direito de usufruir os privilégios desta.

61.18.7 Período de validade

(1) O tipo de qualificação por nome deve ser válido por um período de 12 meses contados a partir da data de emissão, renovação ou re-emissão da qualificação.

(2) Um tipo de qualificação por grupo emitido para um titular de licença de Piloto particular, deve ser válido por:

(a) um período de 12 meses contados a partir da data de emissão da qualificação; e

(b) um período de 24 meses contados a partir da data da renovação ou re-emissão da qualificação.

(3) Um tipo de qualificação por grupo emitido para um titular de uma licença de Piloto que não seja uma licença de Piloto particular, deve ser válido por um período de 24 meses contados a partir da data de emissão, renovação ou remissão da qualificação.

61.18.8 Privilégios

(1) Sujeito às cláusulas do sub-regulamento (2), nenhuma pessoa deve agir como Piloto Comandante de uma aeronave, a não ser que ele ou ela seja titular de um tipo de qualificação apropriado e válido.

(2) Uma pessoa que recebe formação no intuito de requerer um tipo de qualificação, pode agir como Piloto Comandante de uma aeronave em relação a qual ele ou ela não tem a qualificação, se:

(a) o voo não for remunerado;

(b) nenhum passageiro ou carga forem transportados na aeronave; e

(c) a formação for ministrada por instrutor de voo qualificado.

(3) O titular de um tipo de qualificação válida tem direito de agir como Piloto Comandante do tipo de aeronave para o qual o titular está qualificado. Se esse titular, for Co-Piloto, tem apenas direito de agir como co-piloto na referida aeronave.

(4) O titular de um tipo de qualificação por grupo de aeronaves movidos a motor a pistão tem o direito de usufruir dos privilégios da qualificação, para:

(a) em todas as aeronaves mono-motores com carga máxima certificada de 2700 quilogramas ou menos, registada na licença de tal titular; e

(b) em todas aeronaves mono-motores e multi-motores com carga máxima certificada de não menos do que 5700kgs, registada na licença de tal titular.

(5) O titular de um tipo de qualificação para uma aeronave movida a pistão com carga máxima certificada de 5700 quilogramas ou mais, tem o direito de usufruir dos privilégios da qualificação no tipo de aeronave em que o exame prático para a emissão de tal qualificação tiver sido realizado – desde que tal titular tenha mais do que um tipo de qualificação para:

(a) aeronaves mono-motores e que o exame prático tenha sido feito no tipo de aeronave com a carga máxima certificada mais baixa, tal titular tem o direito de usufruir dos privilégios da qualificação em todas as aeronaves para os quais ele ou ela estiver qualificada; ou

(b) aeronaves mono-motores e multi-motores e o exame prático feito numa aeronave mono-motor, tal titular tem o direito de usufruir dos privilégios da qualificação nas aeronaves mono-motores e multi-motores para os quais ele ou ela é qualificado.

(6) O titular de um tipo de qualificação por nome para aeronaves turbinados tem o direito de usufruir dos privilégios da qualificação no tipo de aeronave em que o exame prático para a emissão de tal qualificação for feito – desde que tal titular tenha mais do que um tipo de qualificação para:

(a) aeronaves mono-motores e que o exame prático tenha sido feito no tipo de aeronave com a carga máxima

mais baixa certificada, tal titular tem o direito de usufruir dos privilégios da qualificação em todas as aeronaves mono-motores para os quais ele ou ela for qualificado; ou

(b) aeroanves mono-motores e multi-motores e que o exame prático tenha sido feito num aeronave mono-motor, tal titular tem o direito de usufruir os privilégios da qualificação em aeronaves mono-motores e multi-motores para os quais ele ou ela está qualificado.

(7) O titular de um tipo de qualificação por nome para uma aeronave turbinada tem o direito de usufruir dos privilégios da qualificação no tipo de aeronave em que o exame prático para a emissão de tal qualificação tiver sido feito, desde que tal titular possua mais do que um tipo de qualificação para:

(a) aeronaves mono-motores e que o exame prático tenha sido feito no tipo de aeronave com carga mínima certificada, tal titular tem o direito de usufruir dos privilégios da qualificação em todas as aeronaves mono-motores para os quais ele ou ela estiver qualificado; ou

(b) aeronaves mono-motores e multi-motores e que o exame prático tenha sido feito numa aeronave mono-motor, tal titular tem o direito de usufruir dos privilégios da qualificação em aeronaves mono-motores e multi-motores para os quais ele ou ela estiver qualificado.

(8) O titular de um tipo de qualificação por nome para um helicóptero tem o direito de usufruir dos privilégios da qualificação no tipo de helicóptero em que o exame prático para a emissão de tal qualificação for feito, desde que tal titular tenha mais do que um tipo de qualificação para:

(a) helicópteros mono-motores e que o exame prático tenha sido feito no tipo de helicóptero com carga mínima certificada, tal titular tem o direito de usufruir dos privilégios da qualificação em todos os helicópteros mono-motores para os quais ele ou ela é qualificado; e

(b) helicópteros mono-motores e multi-motores e que o exame prático tenha sido feito num helicóptero mono-motor, tal titular tem o direito de usufruir dos privilégios da qualificação em helicópteros mono-motor e multi-motores para os quais ele ou ela é qualificado.

(9) O titular de um tipo de qualificação por grupo para planadores, (Reservado)

(10) O titular de um tipo de qualificação por grupo para ultraleves tem o direito de usufruir dos privilégios da qualificação em todos os ultraleves registados na licença.

(11) O titular de uma qualificação por grupo para balões livres, (Reservado).

(12) O titular de um tipo de qualificação por nome para qualquer outra aeronave tem o direito de usufruir dos privilégios da qualificação em todos os tipos de aeronaves endossados no livro de registo titular.

61.18.9 Notificação para acréscimo do tipo ao grupo do tipo de qualificação

(1) O titular de um tipo de qualificação por grupo que queira acrescentar um tipo de aeronave à qualificação deve concluir a formação apropriada referida na secção 61.19.2.

(2) O instrutor de voo que ministra a formação referida no sub regulamento (1) deve, mediante a conclusão com sucesso de tal formação pelo titular de qualificação, registar na caderneta de voo do titular, indicando o tipo de aeronave em que o titular recebeu formação, após a qual tem o direito de usufruir dos privilégios em relação ao tipo de aeronave acrescido na qualificação.

(3) O registo referido no sub-regulamento (2) deve ser feito de acordo com os requisitos prescritos no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

(4) se o titular da qualificação não tiver concluído com sucesso a formação referida no sub-regulamento (1), o instrutor de voo:

(a) não registará na caderneta de voo do titular; e

(b) notificará o Director-Geral sobre o seu fracasso dentro de sete dias contados a partir da data da correcção do exame.

(5) Uma notificação para o acréscimo de um tipo de aeronave ao tipo de qualificação por grupo deve ser:

(a) dirigida ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61;

(b) acompanhado por uma cópia da última página da caderneta do registo de horas de voo do titular que contém o endosso referido no sub-regulamento (2).

(6) A notificação referida no sub-regulamento (5) deve ser submetida pelo titular da qualificação dentro de sete dias contados a partir da data em que o endosso referido no sub regulamento (2) for efectuado no livro de registo do titular.

61.18.10 Notificação para o acréscimo do tipo de qualificação por nome

(1) O titular de um tipo de qualificação por nome que queira fazer acréscimo de um tipo de qualificação deve:

(a) concluir a formação apropriada referida na secção 61.18.2; e

(b) fazer o exame prático referido na secção 61.18.4 (1) ou (3), conforme for o caso, ministrado por examinador designado.

(2) O examinador designado deve, mediante o cumprimento dos requisitos prescritos no sub-regulamento (1) pelo titular da qualificação:

(a) produzir o relatório sobre o teste de habilidades referido na secção 61.18.5(1)(b)(iv) ou (v), conforme for o caso; e

(b) registar na caderneta de voo do titular, indicando a variante da aeronave em relação ao qual o titular tem o direito de usufruir os privilégios da qualificação através da qual o titular tem o direito de usufruir tais privilégios.

(3) O endosso referido no sub-regulamento (2) deve ser feito de acordo com os requisitos prescritos no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(4) Se o resultado do exame prático contemplado no sub regulamento (1)(b) revelar que o titular da qualificação não conseguiu alcançar o padrão mínimo exigido para usufruir os privilégios de tal qualificação, o examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre o exame prático ao Director-Geral dentro de sete dias contados a partir da data em que titular tiver sido testado; e

(b) não registará na caderneta de voo do titular.

(5) Uma notificação para o acréscimo de um tipo de qualificação por nome deve ser:

(a) dirigida ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhada de:

(i) relatório sobre o exame prático referido no sub regulamento (2)(a); e

(ii) cópia da última página da caderneta de horas de voo do titular que contém o endosso referido no sub--regulamento (2)(b).

(6) A notificação referida no sub-regulamento (5) deve ser submetida pelo titular da qualificação dentro de sete dias contados a partir da data em que o endosso referido no sub regulamento (2)(b) tiver sido feito.

61.18.11 Renovação

(1) Para renovar um tipo de qualificação, o titular da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que expira tal qualificação, ter feito um teste de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61, ministrado por um instrutor de voo do Grau I ou Grau II, ou um examinador designado, desde que as cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.19.5(3) não se apliquem ao titular de uma licença válida de Piloto de linha aérea (aeronave) e ao tipo de qualificação na data de entrada em vigor dos regulamentos desta Parte, que ministrou o exame prático para a emissão da licença e da qualificação numa aeronave com motor a pistão com uma carga máxima de 5700 quilogramas ou menos.

(2) O instrutor de voo ou examinador designado irá, mediante o cumprimento dos requisitos prescritos no sub regulamento (1) pelo titular da qualificação:

(a) emitir o relatório sobre o teste de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de horas de voo do titular.

(3) Se o resultado do teste de proficiência contemplado no sub-regulamento (1) revelar que o titular da qualificação não conseguiu atingir o mínimo padrão exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.18.8, o instrutor de voo ou examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre o teste de proficiência ao Director-Geral ; e

(b) não registará na caderneta de horas de voo do titular da qualificação.

(4) Um requerimento para a renovação da qualificação deve ser, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que expira tal qualificação:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia de tal qualificação;

(ii) uma cópia do um sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(iii) relatório do teste de proficiência referido no sub regulamento (2)(a); e

(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(5) O instrutor de voo ou examinador designado pode emitir, para um requerente que satisfaça os requisitos referidos no sub regulamento (1), um certificado temporário do tipo de qualificação.

(6) Um certificado temporário do tipo de qualificação referido no sub regulamento (5):

(a) deve ser emitido no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) deve permanecer válido por um período não superior a 30 dias contados a partir da data em que o certificado temporário do tipo de qualificação for renovado pelo Director-Geral, qualquer que seja o período mais curto.

(7) O Director-Geral deve renovar a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub regulamento (1).

(8) A qualificação deve ser renovada no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(9) Sujeito às cláusulas do sub-regulamento (1), a renovação de um tipo de qualificação por nome deve ser considerada como uma renovação de um tipo de qualificação por grupo.

(10) A renovação de um tipo de qualificação por nome para uma aeronave mono-motor deve ser considerada como renovação de um tipo de qualificação por grupo para aeronaves mono-motores.

(11) A renovação de uma qualificação de voo por instrumentos nos termos do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.18.11 deve ser considerada como uma renovação de um tipo de qualificação nos termos desta regulamento.

61.18.12 Reemissão

(1) O titular de um tipo de qualificação que tenha expirado devido ao fim do período referido na secção 61.18.7, que queira requerer a reemissão da qualificação expirada, pode, com a aprovação do Director-Geral e sujeito a condições que possam ser determinadas pelo Director-Geral, agir como Piloto para fins de cumprimento dos requisitos prescritos no sub-regulamento (2).

(2) O requerente deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento, ter feito o teste de proficiência referido na secção 61.18.4(1), ministrado por instrutor de voo do Grau I ou Grau II, ou um examinador designado.

(3) O instrutor de voo ou examinador designado, conforme for o caso, irá, mediante o cumprimento dos requisitos prescritos no sub regulamento (2) pelo titular da qualificação expirada:

(a) produzir o relatório sobre o teste de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de horas de voo do titular.

(4) Um requerimento para a remissão de uma qualificação expirada deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia da qualificação expirada;

(ii) uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(iii) relatório sobre o teste de proficiência referido no sub-regulamento (3)(a); e;

(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(5) O Director-Geral deve emitir a qualificação expirada se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub--regulamento (2).

(6) A qualificação deve ser remitida em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(7) Se o resultado do teste de proficiência contemplado no sub regulamento (2) revelar que o titular da qualificação expirada não conseguiu atingir o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.18.8, o instrutor de voo ou examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre o teste de proficiência ao Director-Geral ; e

(b) não fará o registo na caderneta de voo do titular da qualificação expirada.

(8) O instrutor de voo ou examinador designado deve emitir um certificado temporário do tipo de qualificação para o requerente que cumprir com os requisitos referidos no sub-regulamento (2).

(9) Um certificado temporário do tipo de qualificação referido no sub-regulamento (8):

(a) deve ser emitido em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) deve permanecer válido por um período não superior a 30 dias contados a partir da data em que o certificado temporário do tipo de qualificação for re-emitido pelo Director-Geral, qualquer que seja o período mais curto.

(10) Se um período de 60 meses tiver passado depois da data em que expira o tipo de qualificação, o titular da qualificação expirada pode requerer ao Director-Geral a reemissão da qualificação, se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.18.1.

(11) Para o requerimento referido no sub regulamento (10) aplicar-se-ão as cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.18.5, com as necessárias mudanças.

SUB-PARTE 12 – QUALIFICAÇÃO DE INSTRUMENTOS

61.19.1 Requisitos para a qualificação de instrumentos

(1) Um requerente à emissão de uma qualificação de instrumentos deve:

(a) ser titular de uma licença válida de Piloto particular (aeronave), licença de Piloto comercial (aeronave), licença de Piloto particular (helicóptero) ou licença de Piloto comercial (helicóptero) ou licença de Piloto de linha aérea (helicóptero);

(b) ser titular da qualificação de radiotelefonia;

(c) ter adquirido a experiência referida na secção 61.19.2;

(d) ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.19.3;

(e) ter aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.19.4; e

(f) ter feito o exame prático referido na secção 61.19.5.

(2) Os candidatos que sejam titulares de licença de Piloto particular deverão cumprir com os requisitos para a emissão de um atestado médico da Classe 1.

61.20.2 Experiência

(1) Um candidato a emissão de uma qualificação de instrumentos deve ter completado pelo menos:

(a) 50 horas de voo de navegação como Piloto Comandante de um aeronave, das quais não menos do que 10 horas deverão ser feitos num aeroplano ou helicóptero, conforme for o caso; e

(b) 40 horas de tempo de voo por instrumentos em aeronaves ou helicópteros, das quais não menos do que 20 horas, ou onde um simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem for utilizado, 30 horas podem ser tempo de instrumentos em terra. O tempo despendido em terra deve ser supervisionado por um instrutor autorizado.

61.19.3 Formação

Um requerente a emissão de uma qualificação de voo por instrumentos deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61

61.19.4 Exame sobre conhecimentos teóricos

Um requerente à emissão de uma qualificação de instrumentos deve ter sido aprovado no exame escrito apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61. (É uma condição a juntar a outras requeridas para a obtenção da qualificação de voo por instrumentos).

61.19.5 Exame prático

(1) Um requerente à emissão de uma qualificação de voo por instrumentos deve ter demonstrado ao instrutor do Grau 1 ou examinador designado, a capacidade de agir como Piloto, de cumprir com os procedimentos e de fazer as manobras como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61, com um grau de proficiência apropriado para o titular de uma qualificação de instrumentos.

(2) O requerente deve ter feito o exame prático referido no sub regulamento (1), dentro de 36 meses contados a partir do exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.20.4 e dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) O exame prático para a qualificação de voo por instrumentos numa aeronave mono-motor ou multi-motor deve ser feito numa aeronave, ou num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem. O titular depois de ser aprovado na prova prática pode usufruir da qualificação de instrumentos em qualquer aeronave desde que tenha a respectiva qualificação tipo e treino de instrumentos nesse tipo de aeronave mono ou multi-tripulada.

(4) O teste de habilidade para uma qualificação de instrumentos para helicóptero deve ser feito num helicóptero qualificado para voo de instrumentos, ou num simulador aprovado ou instrumento de formação em pilotagem.

61.19.6 Requerimento para qualificação de voo instrumentos

(1) Um requerente a emissão da qualificação de voo por instrumentos deve ser:

(a) redigido ao Director-Geral no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia da licença na posse do requerente;

(ii) uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(vii) prova de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.20.4;

(iv) o relatório sobre o exame prático como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(v) a taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(2) O examinador designado pode emitir um certificado temporário de qualificação de instrumentos para o requerente que satisfaça os requisitos referidos na secção 61.20.1.

(3) Um certificado temporário de qualificação de instrumentos referido no sub regulamento (2) deve ser:

(a) emitido no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) deve permanecer válido por um período não superior a 30 dias contados a partir da data em que o certificado temporário de qualificação de instrumentos for emitido ou até a data em que a qualificação de instrumentos for emitida pelo Director-Geral, qualquer que seja o período mais curto.

61.19.7 Emissão da qualificação de voo por instrumentos

(1) O Director-Geral deve emitir a qualificação de instrumentos se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.20.1

(2) Uma qualificação de voo por instrumentos deve ser emitida em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.19.8 Período de validade

Uma qualificação de instrumentos deve ser válida por um período de 12 meses contados a partir da data de emissão, renovação ou re-emissão da qualificação.

61.19.9 Qualificação necessária para a pessoa que voa em condições (IFR)

Nenhuma pessoa deve agir, em qualquer capacidade, como Piloto de uma aeronave ou helicóptero em condições IFR a não ser que tal pessoa seja titular de uma qualificação válida de voo por instrumentos apropriada para o tipo de aeronave ou helicópetro.

61.19.10 Privilégios

(1) O titular de uma qualificação válida de voo por instrumentos tem o direito de:

(a) Pilotar uma aeronave em conformidade com IFR e IMC;

(b) realizar uma aproximação e aterragem em condições IMC com a ajuda de NDB, VOR, ILS ou outros instrumentos de ajuda rádio à navegação; e

(c) agir como Piloto de segurança.

61.19.11 Renovação

(1) Para renovar uma qualificação de voo por instrumentos, o titular da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que expira tal qualificação, ter feito a verificação de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61, conduzida por um instrutor de voo do Grau I ou examinador designado.

(2) O examinador designado irá, mediante o cumprimento dos requisitos referidos no sub-regulamento (1), pelo titular da qualificação:

(a) produzir o relatório sobre a verificação de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) fazer o registo na caderneta de horas de voo do titular da qualificação.

(3) Se o resultado da verificação de proficiência contemplado no sub-regulamento (1) revelar que o titular da qualificação não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.20.10, o instrutor de voo do Grau I ou o examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre a verificação da proficiência ao Director-Geral ; e

(b) não registará na caderneta de horas de voo do titular da qualificação.

(4) Um requerimento para renovação da qualificação deve ser, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que expira a qualificação:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como descrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia de tal qualificação;

(ii) uma cópia do sumário de horas da caderneta voo do requerente;

(iii) relatório sobre a verificação de proficiência referido no sub-regulamento (2)(a); e

(iv) a taxa apropriada como descrito na Parte 187.

(5) O instrutor de voo ou examinador designado pode emitir um certificado temporário de qualificação de voo por instrumentos para um requerente que satisfaça os requisitos referidos no sub regulamento (1).

(6) Um certificado temporário de qualificação de instrumentos referido no sub-regulamento (5) deve ser:

(a) emitido em formulário apropriado como descrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) deve permanecer válido por um período não superior a 30 dias contados a partir da data em que o certificado temporário de qualificação de instrumentos for emitido ou até a data em que a qualificação de instrumentos é renovada pelo Director-Geral, qualquer que seja o período mais curto.

(7) O Director-Geral deve renovar a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub-regulamento (1).

(8) A qualificação deve ser renovada num formulário apropriado como descrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.19.12 Reemissão

(1) O titular de uma qualificação de instrumentos que tenha expirado no fim do período referido na secção 61.20.8, que queira requerer a remissão da qualificação expirada pode, com a autorização do Director-Geral e sujeito às condições que o Director--Geral possa determinar, agir como Piloto em conformidade com os requisitos prescritos no sub regulamento (2).

(2) O requerente deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento, ter feito o teste de proficiência referido na secção 61.20.5(1), ministrado por um instrutor de voo do Grau I ou examinador designado.

(3) O examinador designado irá, mediante o cumprimento dos requisitos prescritos no sub regulamento (2) pelo titular da qualificação expirada:

(a) produzir o relatório sobre o teste de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de horas de voo do titular.

(4) Um requerimento para a reemissão de uma qualificação expirada deve ser:

(a) dirigida ao Director-Geral num formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado por:

(i) uma cópia de tal qualificação expirada;

(ii) uma cópia do sumário do livro de registo do requerente;

(iii) relatório sobre o teste de proficiência referido no sub-regulamento (3)(a); e

(iv) a taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(5) O Director-Geral deve emitir a qualificação expirada se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub regulamento (2).

(6) A qualificação deve ser reemitida num formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(7) Se o resultado do teste de proficiência contemplado no sub regulamento (2) revelar que o titular da qualificação expirada não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.20.10, o instrutor de voo do Grau I ou examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre o teste de proficiência ao Director-Geral ; e

(b) não registará na caderneta de voo do titular da qualificação expirada.

(8) O instrutor de voo ou examinador designado deve emitir um certificado temporário de qualificação de instrumentos para o requerente que satisfaça os requisitos referidos no sub regulamento (2).

(9) Um certificado temporário de qualificação de instrumentos referido no sub regulamento (8) deve ser:

(a) emitido em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) deve permanecer válido por um período não superior a 30 dias contados a partir da data em que o certificado temporário de qualificação de instrumentos foi emitida ou até a data em que a qualificação de instrumentos é remitida pelo Director-Geral, qualquer que seja o período mais curto.

(10) Se tiver passado um período de 60 meses depois da data em a qualificação de instrumentos expira, o titular da qualificação expirada pode requerer ao Director-Geral a reemissão da qualificação e o Director Geral reemitira a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.20.1.

(11) As cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.20.6 serão aplicadas, com as mudanças necessárias, ao requerente referido no sub regulamento (10).

61.19.13 Manutenção da competência

(1) O titular de uma qualificação de instrumentos não deve agir como Piloto Comandante de uma aeronave com base em voo IFR ou em condições atmosféricas piores do que o mínimo prescrito para VFR a não ser que ele ou ela, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores ao tal voo, por meio de procedimento ou procedimentos de voo por instrumentos definidos pelo Director Geral ou pela autoridade apropriada, tenha:

(a) feito pelo menos duas aproximações por instrumentos em aeronave ou num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem, em condições de voo IMC ou IMC simulado; ou

(b) efectuado o exame prático ou teste de proficiência referido na secção 61.20.5.

SUB-PARTE 21 – QUALIFICAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO DO GRAU I

61.20.1 Requisitos para a qualificação de um instrutor de voo de aeronave do Grau I

(1) Um requerente a emissão da qualificação do instrutor de voo de aeronave do Grau I deve:

(a) ser titular de uma licença válida de linha aérea (aeronave);

(b) ser titular de uma qualificação de instrutor de voo de aeronaves do Grau II;

(c) ter adquirido a experiência referida na secção 61.20.2;

(d) ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.20.3; e

(e) ter efectuado o exame prático referido na secção 61.20.5.

61.20.2 Experiência

Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau I deve ter, pelo menos, dois anos de experiência como instrutor de voo de aeronaves do Grau II durante os quais ele ou ela deve ter completado não menos do que 1000 horas de instrução, das quais não menos do que 750 horas deverão ser de voo de instrução.

61.20.3 Formação

Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronaves do Grau I deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.20.4 (Conhecimentos teóricos)

Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau I deve ter feito o exame sobre conhecimentos teóricos como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.20.5 Exame prático

(1) Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau I deve ter demonstrado com sucesso ao examinador designado a capacidade de agir como instrutor de voo de aeronave do Grau I, de concluir os procedimentos definidos e de fazer as manobras como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve ter efectuado o exame prático referido no sub regulamento (1), dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) O exame prático deve ter sido ministrado numa aeronave multi-motor que se exige que seja operado com um Co-Piloto e que tenha helices de passo variáveis ou motores turbinados, ou num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem.

61.20.6 Requerimento para a qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau I

(1) Um requerimento para a emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau I deve:

(a) ser dirigido ao Director-Geral num formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) ser acompanhado por:

(i) uma cópia da licença de linha aérea (aeronave) na posse do requerente;

(ii) uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(iii) prova de ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.20.4;

(iv) relatório sobre o exame prático como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(v) a taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

61.20.7 Emissão da qualificação do instrutor de voo de aeronave do Grau I

(1) O(A) Director-Geral(a) deve emitir uma qualificação do instrutor de voo de aeronave do Grau I se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.20.1

(2) Uma qualificação do instrutor de voo de aeronave do Grau I deve ser emitida num formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.20.8 Período de validade

(1) Uma qualificação do instrutor de voo de aeronave do Grau I deve ser válida por:

(a) um período de 12 meses contados a partir da data de emissão da qualificação; e

(b) um período de três anos contados a partir da data de renovação ou re-emissão da qualificação: desde que

os privilégios de tal qualificação não sejam usufruídos pelo titular desta a não ser que ele ou ela cumpra com as cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.20.12.

61.20.9 Privilégios

(1) O titular de uma qualificação válida de instrutor de voo de aeronave do Grau I tem o direito de:

(a) ministrar a formação exigida para a emissão das qualificações de instrutor de voo de aeronave do Grau I;

(b) usufruir de todos os privilégios da qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II;

(b) realizar verificações de proficiência e produzir relatórios sobre as verificações de proficiência necessários para a renovação:

(i) dos tipos de qualificações em qualquer das qualificações válidas na posse dele ou dela;

(ii) qualificações de voo por instrumentos, se uma qualificação válida for retida por ele ou ela; e

(iii) qualificações de instrutor de voo de aeronave do Grau II;

(d) emitir certificados temporários do tipo de qualificação; e

(e) agir como examinador em qualquer das qualificações mantidas por ele ou ela, designado pelo Director-Geral nos termos do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.01.26.

61.20.10 Renovação

(1) Para renovar uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau I, o titular da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que espira tal qualificação, ter feito a verificação de proficiência como prescrito no documentação MOZ-CATS-FCL 61, ministrada por um examinador designado.

(2) O examinador designado deve, mediante o cumprimento dos requisitos referidos no sub regulamento (1) pelo titular da qualificação:

(a) produzir o relatório sobre a verificação de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de voo do titular.

(3) se o resultado da verificação da proficiência contemplado no sub regulamento (1) revelar que o titular da qualificação não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.20.9, o examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre a verificação da proficiência ao Director-Geral ; e

(b) não registar na caderneta de voo do titular da qualificação.

(4) Um requerimento para a renovação da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que tal qualificação expira, ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como descrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de

(i) uma cópia de tal qualificação;

(ii) uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(iii) relatório sobre a verificação da proficiência referido no sub-regulamento (2)(a); e

(iv) a taxa apropriada como descrito na Parte 187.

(5) O Director-Geral deve renovar a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub regulamento (1).

(6) A qualificação deve ser renovada no formulário apropriado como descrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.20.11Reemissão

(1) O titular da qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau I que tenha expirado no fim do período referido na secção 61.20.8, que queira requerer a remissão da qualificação expirada, pode, com a autorização do Director-Geral e sujeito às condições que possam ser definidas pelo Director-Geral, agir como instrutor de voo de aeronave do Grau I cumprindo com os requisitos prescritos no sub regulamento (2).

(2) O requerente deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento, ter efectudo o exame prático referido na secção 61.20.5(1), ministrado por um examinador designado.

(3) O examinador designado deve, mediante a satisfação dos requisitos prescritos no sub-regulamento (2) pelo titular da qualificação expirada:

(a) produzir o relatório sobre o teste de habilidades como prescrito no documento MOZ¬CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de voo do titular.

(4) Um requerimento para a reemissão de uma qualificação expirada deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral num formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompamhado de:

(i) uma cópia de tal qualificação expirada;

(ii) uma cópia do sumário do livro de registo do requerente;

(iii) relatório sobre o teste de proficiência referido no sub-regulamento (3)(a); e;

(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(5) O Director-Geral deve emitir a qualificação expirada se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub regulamento (2).

(6) A qualificação deve ser remitida no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(7) se o resultado do teste de habilidade contemplado no sub-regulamento (2) revelar que o titular da qualificação expirada não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.20.9, o examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre o teste de habilidade ao Director-Geral ;

(b) não registar na caderneta de voo do titular da qualificação expirada; e

(c) indicará se a remissão da qualificação do instrutor de voo de aeronave do Grau II é recomendada, se for aplicável.

(8) O Director-Geral pode remitir a qualificação do instrutor de voo de aeronave do Grau II em virtude de uma recomendação contemplada no sub-regulamento (7) (c).

(9) Se um período de 60 meses tiver decorrido depois da data em que a qualificação expira, o titular da qualificação expirada pode requerer ao Director-Geral a remissão da qualificação e o Director-Geral deve emitir a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.20.1.

(10) As cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.21.6 serão aplicadas, com as necessárias mudanças, ao requerimento a ser feito nos termos do sub-regulamento (9).

61.20.12 Manutenção da competência

(1) O titular de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau I não pode usufuir dos privilégios da qualificação a não ser que ele ou ela tenha dado pelo menos 10 horas de voo de instrução dentro dos 12 meses anteriores.

(2) Se o titular não tiver conseguido cumprir com as cláusulas do sub-regulamento (1), tal titular deve :

(a) fazer a verificação de proficiência referida na secção 61.20.10(1); ou

(b) requerer a re-emissão da qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II nos termos do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.20.11.

SUBPARTE 13 – QUALIFICAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO DE AERONAVE DO GRAU II

61.21.1 Requisitos para a qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II

(1) Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II deve

(a) ser titular de uma licença válida de Piloto comercial (aeronave) ou de uma licença de Piloto de linha aérea (aeronave);

(b) ser titular de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III;

(c) ter adquirido a experiência referida na secção 61.21.2;

(d) ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.21.3;

(e) ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.19.4; e

(f) ter efectuado o exame prático referido na secção 61.21.5.

61.21.2 Experiência

Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II deve ter ministrado não menos do que 200 horas de voo de instrução como um instrutor de voo de aeronave do Grau II.

61.21.3 Formação

Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.21.4 Requisitos sobre conhecimentos teóricos

Um requerente a emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau deve ter cumprido com os requisitos sobre conhecimentos teóricos como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.21.5 exame prático

(1) Um requerente a emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II deve ter demonstrado com sucesso ao examinador designado, a capacidade de agir como instrutor de voo de aeronave do Grau II, de seguir os procedimentos e de fazer as manobras como prescrito no documento MOZ-CATS--FCL 61.

(2) O requerente deve fazer o exame prático referido no sub regulamento (1) dentro de 24 meses após aprovação no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.22.4 e dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) O teste de habilidade deve ser ministrado numa aeronave com hélices variáveis, ou num simulador aprovado ou instrumento de formação em pilotagem.

61.21.6 Requerimento para a qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II

(1) Um requerimento para a emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia da licença de Piloto na posse do requerente;

(ii) uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(iii) prova de ter ficado aprovado no teste sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.22.4;

(iv) relatório sobre o exame prático como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(v) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

61.21.7 Emissão da qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II

(1) O Director-Geral deve emitir a qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.21.1.

(2) Uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II deve ser emitida no formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.21.8 Período de validade

(1) Uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II deve ser válida por:

(a) um período de 12 meses contado a partir da data de emissão da qualificação; e

(b) um período de três anos contados a partir da data de renovação ou re-emissão da qualificação: desde que os privilégios de tal qualificação sejam usufruídos pelo titular e que ele ou ela cumpra com as cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.21.12.

61.21.9 Privilégios

(1) O titular de uma qualificação válida de instrutor de voo de aeronave do Grau II tem direito de:

(a) usufruir de todos os privilégios da qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III;

(b) ministrar o exame teórico e produzir relatórios necessários para:

(i) a emissão de uma licença de Piloto particular (aeronave); e

(ii) a emissão ou reemissão dos tipos de qualificações associados com a licença de Piloto particular (aeronave);

(c) fazer verificações de proficiência e produzir relatórios sobre a verificação de proficiência necessários para a renovação:

(i) dos tipos de qualificações associados com uma licença de Piloto particular (aeronave); e

(ii) das qualificações de instrutor de voo de aeronave do Grau III;

(d) emitir certificados temporários dos tipos de qualificações;

(e) responsabilizar-se pela largada (voo solo) de um titular de uma licença de aluno Piloto de aeronave;

(f) realizar a formação necessária para a emissão da qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II;

(g) realizar a formação necessária para a notificação para efeitos de acréscimo de um tipo de aeronave ou variante, conforme for o caso, para o tipo de qualificação; e

(h) ministrar formação em multi-motores, se ele ou ela tiver a qualificação apropriada e que tenha concluído:

(i) a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(ii) o teste de habilidade em multi-motores para instrutor como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.21.10 Renovação

(1) Para renovar a qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II, o titular da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que expira tal qualificação, ter feito a verificação de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61, ministrada por um instrutor de voo de aeronave do Grau I ou por um examinador designado.

(2) O instrutor de voo ou examinador designado, conforme for o caso, deve, mediante o cumprimento dos requisitos referidos no sub regulamento (1) pelo titular da qualificação:

(a) produzir o relatório sobre a verificação de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de voo do requerente.

(3) Se o resultado da verificação de proficiência contemplado no sub-regulamento (1) revelar que o titular da qualificação não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.22.9, o instrutor de voo ou examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre a verificação de proficiência ao Director-Geral ; e

(b) não registar na caderneta de voo do titular da qualificação.

(4) Um requerimento de renovação de uma qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que tal qualificação expira, ser:

(a) dirigido ao Director-Geral no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado por:

(i) uma cópia de tal qualificação;

(ii) uma cópia do sumário do livro de registo do requerente;

(iii) a verificação de proficiência referida no sub regulamento (2)(a); e

(iv) a taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos.

(5) O Director-Geral deve renovar a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub regulamento (1).

(6) A qualificação deve ser renovada no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.21.11 Reemissão

(1) O titular de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II que tenha expirado no fim do período referido na secção 61.22.8, que queira requerer a remissão da qualificação expirada, pode, com a autorização do Director-Geral e sujeito às condições que possam ser definidas pelo IACM, agir como instrutor de voo de aeronave do Grau II em conformidade com os requisitos prescritos no sub regulamento (2).

(2) O requerente deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento, ter feito o teste de proficiência referido na secção 61.21.5(1), ministrado por um examinador designado.

(3) O examinador designado deve, mediante o cumprimento dos requisitos prescritos no sub regulamento (2) pelo titular da qualificação expirada:

(a) produzir o relatório sobre o teste de proficiência prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de voo do titular.

(4) Um requerimento para a reemissão de uma qualificação expirada deve ser; (a) dirigido ao Director-Geral no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e;

(a) acompanhado de:

(i) uma cópia de tal qualificação expirada;

(iii) uma cópia do sumário de horas da caderneta do requerente;

(iv) relatório sobre o exame prático referido no sub regulamento (3)(a); e

(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos.

(5) O Director-Geral deve emitir a qualificação expirada se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub--regulamento (2).

(6) A qualificação deve ser reemitida no formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

(7) Se o resultado do teste de proficiência contemplado no sub-regulamento (2) revelar que o titular da qualificação expirada não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.21.9, o examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre o teste de proficiência ao Director-Geral ;

(c) registará na caderneta de voo do titular da qualificação expirada; e

(d) indicará se a reemissão da qualificação do instrutor de voo de aeronave do Grau III é recomendada, se for aplicável.

(8) O Director-Geral pode reemitir a qualificação do instrutor de voo de aeronave do Grau III em virtude de uma recomendação inclusa no sub-regulamento (7) (c).

(9) Se tiver passado um período de 60 meses após a data em que a qualificação expira, o titular da qualificação expirada pode requerer a remissão da qualificação e o Director-Geral deve emitir a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.21.1.

(10) As cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.21.6 se aplicar-se-ão, com as mudanças necessárias, a um requerimento feito nos termos do sub-regulamento (9).

61.21.12 Manutenção da competência

(1) O titular de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau II não pode usufuir dos privilégios da qualificação a não ser que ele ou ela tenha ministrado pelo menos 10 horas de voo de instrução nos anteriores 12 meses.

(2) Se o titular não tiver cumprido com as cláusulas do sub--regulamento (1), tal titular:

(a) fará a verificação de proficiência referida na secção 61.21.10(1); ou

(b) requererá a remissão da qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III nos termos do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.21.10.

SUB-PARTE 22 – QUALIFICAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO DE AERONAVE DO GRAU III

61.22.1 Requisitos para a qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III

(1) Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III deve:

(a) ser titular de uma licença válida de Piloto comercial (aeronave) ou licença de Piloto de linha aérea (aeronave);

(b) ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.22.2;

(c) ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.22.3; e

(d) ter efectuado o exame prático referido na secção 61.22.4.

61.22.2 Formação

Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.22.3 Exame sobre conhecimentos teóricos

Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III deve ter ficado aprovado no exame escrito apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.22.4 Exame prático

(1) Um requerente a emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III deve ter demonstrado com sucesso ao examinador designado a capacidade de agir como instrutor de voo de aeronave do Grau III, de seguir os procedimentos e fazer as manobras como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve ter feito o exame prático referido no sub-regulamento (1), dentro de 36 meses após ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.22.3, e dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) O exame prático pode ser ministrado num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem.

61.22.5 Requerimento para a qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III

(1) Um requerimento para a emissão de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia da licença de Piloto na posse do requerente;

(v) prova de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.23.3;

(iii) relatório sobre o exame prático como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos.

61.22.6 Emissão da qualificação do instrutor de voo de aeronave do Grau III

(1) O Director-Geral deve emitir a qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.23.1

(2) Uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III deve ser emitida no formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.22.7 Período de validade

(1) Uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III deve ser válida por:

(a) um período de 12 meses contados a partir da data de emissão da qualificação; e

(b) um período de três anos contados a partir da data de renovação ou remissão da qualificação: desde que os privilégios de tal qualificação sejam usufruídos pelo titular e que ele ou ela cumpra com as cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.23.11.

61.22.8 Privilégios e limitações

(1) O titular de uma qualificação válida de instrutor de voo de aeronave do Grau III tem direito de:

(a) agir como instrutor de simulador de voo;

(b) ministrar instrução académica ou prática em relação a qual ele ou ela tem uma qualificação válida;

(c) dar instrução de voo por instrumentos, se ele ou ela for titular de uma qualificação válida de voo por instrumentos; e

(d) ministrar formação em multi-motores, se ele ou ela tiver concluído:

(i) a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61;

(ii) ministrar o teste de habilidade em multi-motores como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(iii) fazer não menos do que 100 horas de tempo de voo como Piloto de aeroplanos multi-motores.

(2) A formação ou instrução referida no sub regulamento (1) deve ser apenas ministrada ou dada com a supervisão de um instrutor de voo de aeronave do Grau I ou Grau II, que seja titular de uma qualificação apropriada e válida.

61.22.9 Renovação

(1) Para renovar uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III, o titular da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que expira tal qualificação, ter feito a verificação de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61, ministrada por um instrutor de voo de aeronave do Grau I ou Grau III, ou um examinador designado;

(2) O instrutor de voo ou examinador designado, conforme for o caso, deve, mediante o cumprimento dos requisitos referidos no sub regulamento (1) pelo titular da qualificação

(a) produzir o relatório sobre a verificação de proficiência como descrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) endossar o livro de registo de tal titular.

(3) Se o resultado da verificação de proficiência contemplado no sub regulamento (1) revelar que o titular da qualificação não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.22.8, o instrutor de voo ou examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre a verificação de proficiência ao Director-Geral ; e

(b) não registar na caderneta de voo do titular da qualificação.

(4) Um requerimento para a renovação da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que tal qualificação expira, ser:

(a) dirigido ao Director-Geral no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e acompanhado por:

(i) uma cópia de tal qualificação;

(ii) uma cópia do sumário do livro de registo do requerente;

(iii) relatório sobre a verificação da proficiência referido no sub-regulamento (2)(a); e

(iv) a taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(5) O Director-Geral deve renovar a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub regulamento (1)

(6) A qualificação deve ser renovada no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.23.10 Reemissão

(1) O titular de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III que tenha expirado no fim do período referido na secção 61.22.7, que queira requerer a remissão da qualificação expirada, pode, com a autorização do Director-Geral e sujeito às condições que possam ser definidas pelo Director-Geral, agir como instrutor de voo de aeronave do Grau III em conformidade com os requisitos prescritos no sub regulamento (2).

(2) O requerente deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento, ter feito o teste de proficiência referido na secção 61.22.4 (1), ministrado por um examinador designado.

(3) O examinador designado irá, mediante os cumprimentos dos requisitos prescritos no sub regulamento (2) pelo titular da qualificação expirada:

(a) produzir o relatório sobre o teste de proficiência como prescrito no documento MOZ¬CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de voo do titular.

(4) Um requerimento para a reemissão da qualificação expirada deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia da licença de Piloto na posse do requerente;

(ii) prova de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.22.3;

(iii) relatório sobre o teste de habilidade como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(iv) a taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos;

(5) O Director Geral deve emitir a qualificação expirada se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub--regulamento (2).

(6) A qualificação deve ser remitida em formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

(7) Se o resultado do teste de habilidade contemplado no sub regulamento (2) revelar que o titular da qualificação expirada não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.22.8, o examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre o deste de habilidade ao Director-Geral ; e

(b) não endossará o livro de registo do titular da qualificação expirada.

(8) Se tiver decorrido um período de 60 meses após a data em que a qualificação expira, o titular da qualificação expirada pode requerer ao Director-Geral a remissão da qualificação e

O Director-Geral deve emitir a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.22.1.

(9) As cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.22.5 serão aplicáveis, com as mudanças necessárias, ao requerimento feito nos termos do sub regulamento (8).

61.23.11 Manutenção da competência

O titular de uma qualificação de instrutor de voo de aeronave do Grau III não pode usufuir os privilégios da qualificação a não ser que ele ou ela tenha ministrado pelo menos 10 horas de voo de instrução dentro dos últimos 12 meses.

SUB-PARTE 23 - (RESERVADO)

SUBPARTE 14 – QUALIDICAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO DE HELICÓPTERO DO GRAU I

61.24.1 Requisitos para a qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau I

(1) Um requerente a emissão de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau I deve

(a) ser titular de uma licença válida de linha aérea (helicóptero);

(b) ser titular de uma qualificação válida de instrutor de voo de helicóptero do Grau II;

(c) ter adquirido a experiência referida na secção 61.24.2;

(d) ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.24.3; e

(e) ter feito o exame prático referido na secção 61.24.5.

61.24.2 Experiência

Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau I deve ter pelo menos dois anos de experiência como instrutor de voo de helicóptero do Grau II, durante os quais ele ou ela deve ter ministrado não menos do que 1,000 horas de instrução, das quais pelo menos não menos de 750 horas de voo de instrução.

61.24.3 Formação

Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau I deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.24.4 (conhecimentos teóricos)

Um requerente a emissão de uma qualificação de instrutor de helicóptero do Grau I deve ter efectuado o exame sobre conhecimentos teóricos como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.24.5 Exame prático

(1) Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de helicóptero do Grau I deve ter demonstrado com sucesso ao examinador designado a habilidade de agir como instrutor de helicóptero do Grau I, de seguir os procedimentos e de fazer as manobras como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve ter feito o exame prático referido no sub-regulamento (1), dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) O exame prático deve ser ministrado num helicóptero que se exige que seja operado com um Co-Piloto, ou num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem.

61.24.6 Requerimento para a qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau I

(1) Um requerimento para a emissão de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau I deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia da licença de Piloto de linha aérea (helicóptero) na posse do requerente;

(ii) uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(iii) comprovativo de ter feito o exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.24.4;

(iv) relatório sobre o exame prático como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(v) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

61.24.7 Emissão da qualificação de instrutor de helicóptero do Grau I

(1) O Director-Geral deve emitir a qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau I se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.24.1.

(2) Uma qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau I deve ser emitida no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.24.8 Período de validade

(1) Uma qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau I deve ser válida por:

(a) um período de 12 meses contados a partir da data de emissão da qualificação; e

(b) um período de três anos contados a partir da data de renovação ou re-emissão da qualificação: desde que os privilégios de tal qualificação sejam usufruídos pelo titular e que ele ou ela cumpra com as cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.24.12.

61.24.9 Privilégios

O titular de uma qualificação válida de instrutor de voo de helicóptero do Grau I tem o direito de:

(a) ministrar a formação necessária para a emissão das qualificações de instrutor de voo de helicóptero do Grau I;

(b) usufruir de todos os privilégios da qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau II;

(c) realizar verificações de proficiência e produzir relatórios sobre os relatórios sobre as verificações de proficiência para a renovação:

(i) dos tipos de qualificações; para todos os tipos de qualificações válidas na posse dele ou dela;

(ii) qualificações de instrumentos, se ele ou ela for titular de uma qualificação válida de instrumentos; e

(ii) qualificações de instrutor de voo de helicóptero do Grau II;

(d) emitir certificados temporários de qualificação; e

(e) agir como examinador em qualquer das qualificações válidas na posse dele ou dela, se for designado pelo Director Geral nos termos do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.01.26.

61.24.10 Renovaçaâo

(1) Para renovar uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau I, o titular da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que a qualificação expira, ter feito a verificação de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61, conduzida por um examinador designado.

(2) O examinador designado deve, mediante o cumprimento dos requisitos referidos no sub-regulamento (1) pelo titular da qualificação:

(a) produzir o relatório sobre a verificação de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de voo do titular.

(3) Se o resultado da verificação da proficiência contemplada no sub-regulamento (1) revelar que o titular da qualificação não conseguiu manter o padrão mínimo necessário para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.24.9, o examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre a verificação da proficiência ao Director-Geral ; e

(b) não registará na caderneta de voo do titular da qualificação.

(4) Um requerimento para a renovação da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que expira tal qualificação ser:

(a) dirigido ao Director-Geral num formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia de tal qualificação;

(ii) uma cópia do sumário do livro de registo do requerente;

(iii) relatório sobre a verificação da proficiência referida no sub-regulamento (2)(a); e

(iv) taxa apropriada como descrito na Parte 187.

(5) O Director-Geral deve renovar a qualificação se o requerente:

(a) cumprir com os requisitos referidos no sub regulamento (1); e

(b) for uma pessoa apta e apropriada.

(6) A qualificação deve ser renovada no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.24.11 Reemissão

(1) O titular de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau I que tenha expirado no fim do período referido na secção 61.24.8, que queira requerer a remissão da qualificação expirada, pode, com a autorização do Director--Geral e sujeito às condições que possam ser definidas pelo Director-Geral, agir como instrutor de voo de helicóptero do Grau I em conformidade com os requisitos prescritos no sub--regulamento (2).

(2) O requerente deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento, ter feito o teste de proficiência referido na secção 61.24.5 (1), ministrado por um examinador designado.

(3) O examinador designado irá, mediante o cumprimento dos requisitos prescritos no sub-regulamento (2) pelo titular da qualificação expirada:

(a) Produzir o relatório sobre o teste de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de voo titular.

(4) Um requerimento para a remissão da qualificação expirada deve ser:

(a) Dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS--FCL 61; e

(lb) acompanhado de:

(L) uma cópia de tal qualificação expirada;

(li) uma cópia do sumário do livro de registo do requerente;

(vigi) relatório sobre o teste de habilidade referido no sub--regulamento (3) +a); e;

(iv) taxa apropriada como descrito na Parte 187.

(5) O Director-Geral deve emitir a qualificação expirada se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub regulamento (2).

(6) A qualificação deve ser reemitida num formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(7) Se o resultado do teste de proficiência contemplado no sub-regulamento (2) revelar que o titular não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.25.9, o examinador designado:

(a) Submetem o relatório sobre o teste de proficiência ao Director-Geral ;

(lb) não registará na caderneta de voo do titular da qualificação expirada; e

(CK) indicará se a reemissão da qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau II é recomendada, ser for aplicável.

(8) O (A) Director-Geral(a) pode remitir a qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau II em virtude de uma recomendação inclusa no sub-regulamento (7) (CK).

(9) Se um período de 60 meses tiver decorrido após a data em que a qualificação expira, o titular da qualificação expirada pode requerer ao Director-Geral a reemissão da qualificação e o Director-Geral deve emitir a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.24.1.

(10) As cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.24.6 aplicar-se-ão, com as mudanças necessárias, ao requerimento feito nos termos do sub regulamento (9).

61.24.12 Manutenção da competência

(1) O titular de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau I não pode usufuir dos privilégios da qualificação a não ser que ele ou ela tenha ministrado pelo menos 10 horas de voo de instrução dentro dos 12 meses anteriores.

(2) Se o titular não tiver conseguido cumprir com as cláusulas do sub-regulamento (1), tal titular deve:

(a) fazer a verificação de proficiência referida na secção 61.24.10(1); ou

(b) requerer a re-emissão da qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau II nos termos do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.24.11.

SUBPARTE 15 – QUALIFICAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO DE HELICÓPTERO DO GRAU II

61.25.1 Requisitos para a qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau II

(1) Um requerente à emissão da qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau II deve:

(a) ser titular de uma licença válida de Piloto comercial (helicóptero) ou licença de Piloto de linha aérea (helicóptero);

(b) ser titular de uma qualificação válida de instrutor de voo de helicóptero do Grau III;

(c) ter adquirido a experiência referida na secção 61.25.2;

(d) ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.25.3;

(e) ter feito o exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.25.4; e;

(f) ter feito o exame prático referido na secção 61.25.5.

61.25.2 Experiência

Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau II deve ter ministrado não menos do que 200 horas de voo de instrução como instrutor de voo de helicóptero do Grau III.

61.25.3 Formação

Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau II deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.25.4 Requisitos para o exame sobre conhecimentos teóricos

Um requerente a emissão de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau II deve ter cumprido com os requisitos do exame sobre conhecimentos teóricos como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.25.5 Exame prático

(1) Um requerente a emissão de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau II deve ter demonstrado com sucesso ao examinador designado a capacidade.

de agir como instrutor de voo de helicóptero do Grau II, de seguir os procedimentos e de fazer as manobras como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve fazer o exame prático referido no sub-regulamento (1) dentro de 24 meses após ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.25.4 e dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) O exame prático pode ser ministrado num simulador aprovado ou equipamento de formação em pilotagem.

61.25.6 Requerimento para a qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau II

(1) Um requerimento para a emissão da qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau II deve ser;

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia da licença de Piloto na posse do requerente;

(ii) uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(iii) comprovativo de ter ficado aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.26.4;

(iv) relatório sobre o exame prático como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(v) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos.

61.25.7 Emissão da qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau II

(1) O Director-Geral deve emitir a qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau II se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.25.1.

(2) Uma qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau II deve ser emitida no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.25.8 Período de validade

(1) Uma qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau II deve ser válida por:

(a) um período de 12 meses contados a partir da data de emissão da qualificação; e

(b) um período de três anos contados a partir da data de renovação ou re-emissão da qualificação: desde que os privilégios de tal qualificação sejam usufruídos pelo titular e que ele ou ela cumpra com as cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.25.12.

61.25.9 Privilégios

(1) O titular de uma qualificação válida de instrutor de voo de helicóptero do Grau II tem o direito de:

(a) usufruir de todos os direitos da qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau III;

(b) ministrar exames práticos e produzir relatórios necessários para:

(i) a emissão de uma licença de Piloto particular (helicóptero); e

(ii) a emissão ou re-emissão dos tipos de qualificações associados a licença de Piloto particular (helicóptero);

(c) realizar verificações de proficiência e produzir relatórios sobre a verificação de proficiência necessários para a renovação:

(i) dos tipos de qualificações associados com a licença de Piloto particular (helicóptero); e

(ii) qualificações de instrutor de voo de helicóptero do Grau III;

(d) emitir certificados temporários ide qualificação;

(e) enviar o titular de uma licença de aluno Piloto no respectivo helicóptero para o seu voo individual inicial;

(f) ministrar a formação necessária para a emissão da qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau III;

(g) ministrar a formação necessária para a notificação do acréscimo da variante de helicóptero ao tipo de qualificação; e

(h) ministrar formação em multi-motores , se ele ou ela for titular da qualificação apropriada e válida e que tenha concluído;

(i) a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(ii) o teste de habilidade do instrutor de multi-motores como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.25.10 Renovação

(1) Para renovar a qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau II, o titular da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que tal qualificação expira, ter feito a verificação de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61, ministrada por um instrutor de voo de helicóptero do Grau I ou por um examinador designado.

(2) O instrutor de voo ou examinador designado, conforme for o caso, deve, mediante o cumprimento dos requisitos referidos no sub regulamento (1) pelo titular da qualificação

(a) produzir o relatório sobre a verificação de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de voo do titular.

(3) Se o resultado da verificação da proficiência contemplada no sub regulamento (1) revelar que o titular da qualificação não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.25.9, o instrutor de voo ou examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre a verificação da proficiência ao Director-Geral ; e

(b) não registará na caderneta de voo do titular da qualificação.

(4) Um requerimento para a renovação da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que tal qualificação expira, ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia de tal qualificação;

(ii) uma cópia do sumário do livro de registo do requerente;

(iii) relatório sobre a verificação da proficiência referida no sub regulamento (2)(a); e

(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos.

(5) O Director-Geral deve renovar a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub regulamento (1).

(6) A qualificação deve ser renovada no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.25.11 Reemissão

(1) O titular da qualificação de instrutor de helicóptero do Grau II quer tenha expirado no fim do período referido na secção 61.25.8, que queira requerer a remissão da qualificação expirada, pode, com a autorização do Director-Geral e sujeito às condições que o Director-Geral possa definir, agir como instrutor de voo de helicóptero do Grau II em conformidade com os requisitos prescritos no sub regulamento (2).

(2) O requerente deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento, ter feito o teste de proficiência referido na secção 61.26.5 (1), ministrado por um examinador designado.

(3) O examinador designado irá, mediante o cumprimento dos requisitos prescritos no sub regulamento (2) pelo titular da qualificação expirada:

(a) produzir o relatório sobre o teste de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de voo do titular.

(4) Um requerimento para a remissão da qualificação expirada deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia de tal qualificação expirada;

(ii) uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(iii) relatório sobre o teste de proficiência referido no sub regulamento (3)(a); e;

(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos.

(5) O Director-Geral deve emitir a qualificação expirada se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub regulamento (2).

(6) A qualificação deve ser remitida em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(7) Se o resultado do teste de proficiência contemplado no sub-regulamento (2) revelar que o titular da qualificação expirada não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.25.9, o examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre o teste de proficiência ao Director-Geral ;

(b) não registará na caderneta de voo do titular da qualificação expirada; e

(c) indicará se a remissão da qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau III é recomendada, se for aplicável.

(8) O Director-Geral deve emitir a qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau III em virtude de uma recomendação inclusa no sub regulamento (7)(c).

(9) Se um período de 60 meses tiver decorrido após a data em que a qualificação expira pode requerer ao Director-Geral a re-emissão da qualificação e o Director-Geral deve emitir a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.26.1.

(10) As cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.25.6 aplicar-se-ão, com as mudanças necessárias, ao requerimento feito nos termos do sub regulamento (9).

61.25.12 Manutenção da competência

(1) O titular de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau II não pode usufuir dos privilégios da qualificação a não ser que ele ou ela tenha ministrado pelo menos 10 horas de voo de instrução dentro dos últimos 12 meses.

(2) Se o titular não tiver conseguido cumprir com as cláusulas do sub-regulamento (1), tal titular deve:

(a) fazer a verificação da proficiência referida na secção 61.25.10(1); ou

(b) requerer a re-emissão da qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau III nos termos do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.25.10.

SUBPARTE 16 – QUALIFICAÇÃO DO INSTRUTOR DE VOO DE HELICÓPTERO DO GRAU III

61.26.1 Requisitos da qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau III

(1) Um requerimento para a emissão da qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau III deve:

(a) ser titular de uma licença válida de Piloto comercial (helicóptero) ou licença de Piloto de linha aérea;

(b) ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.27.2;

(c) ter aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.27.3; e

(d) ter efectuado o exame prático referido na secção 61.27.4.

61.26.2 Formação

Um requerente à emissão da qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau III deve ter concluído com sucesso a formação como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.26.3 Exame sobre conhecimentos teóricos

Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau III deve ter ficado aprovado no exame escrito apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.26.4 Exame prático

(1) Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau III deve ter demonstrado com sucesso ao examinador designado a capacidade de agir como instrutor de voo de helicóptero do Grau III, de seguir os procedimentos e de fazer as manobras como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve efectuar o exame prático conforme referido no sub regulamento (1), dentro de 36 meses após a aprovação no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.27.3 e, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) O exame prático pode ser ministrado num simulador aprovado ou instrumento de formação em pilotagem.

61.26.5 Requerimento para a qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau III

(1) Um requerimento para a emissão de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau III deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia da licença de Piloto na posse do requerente;

(ii) comprovativo de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.27.3;

(iii) relatório sobre o exame prático como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos.

61.26.6 Emissão da qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau III

(1) O Director-Geral deve emitir a qualificação do instrutor de voo de helicóptero do Grau III se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.27.1.

(2) Uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero deve ser emitida no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.26.7 Período de validade

(1) Uma qualificação do instrutor de voo de helicóptero deve ser válida por:

(a) um período de 12 meses calculados a partir da data de emissão da qualificação; e;

(b) um período de três anos contados a partir da data de renovação ou re-emissão da qualificação: desde que os privilégios de tal qualificação não sejam usufruídos pelo titular desta a não ser que ele ou ela cumpra com as cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.27.11.

61.26.8 Privilégios e limitações

(1) O titular de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau III tem o direito de:

(a) agir como instrutor do simulador de voo de helicóptero;

(b) ministrar instrução académica ou prática em helicópteros mono-motores com uma hélice em relação ao qual ele ou ela tem qualificação válida; e

(c) ministrar instrução de instrumentos, se ele ou ela tiver uma qualificação de instrumentos.

(2) A formação ou instrução referida no sub-regulamento (1) só deve ser dada ou ministrada com a supervisão de um instrutor de voo de helicóptero do Grau I ou do Grau II que seja titular da qualificação apropriada e válida.

61.26.9 Renovação

(1) Para renovar a qualificação de um instrutor de voo de helicóptero do Grau III, o titular da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que tal qualificação expira, ter feito a verificação de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61, conduzida por um instrutor de voo de helicóptero do Grau I ou do Grau II, ou por um examinador designado.

(2) O instrutor de voo ou examinador designado, conforme for o caso, pode, mediante o cumprimentos dos requisitos referidos no sub-regulamento (1) pelo titular da qualificação -

(a) produzir o relatório sobre a verificação da proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) endossar o livro de registo de tal titular.

(3) Se o resultado da verificação da proficiência contemplado no sub-regulamento (1) revelar que o titular da qualificação não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.27.8, o instrutor de voo ou examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre a verificação da proficiência ao Director-Geral ; e

(b) não registará na caderneta de voo do titular da qualificação.

(4) Um requerimento para a renovação da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que tal qualificação expira, ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia de tal qualificação;

(ii) uma cópia do sumário do livro de registo do requerente;

(iii) relatório sobre a verificação da proficiência referido no sub regulamento (2)(a); e

(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(5) O Director-Geral deve renovar a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub-regulamento (1).

(6) A qualificação deve ser renovada em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.26.10 Reemissão

(1) O titular de uma qualificação de instrutor de voo de helicóptero do Grau III que tenha expirado no fim do período referido na secção 61.27.7, que queira requerer a remissão da qualificação expirada, pode, com a autorização do Director-Geral e sujeito às condições que o(a) Director-Geral(a possa definir, agir como instrutor de voo de helicóptero do Grau III em conformidade com os requisitos prescritos no sub regulamento (2).

(2) O requerente deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento, ter efectuado o teste de proficiência referido na secção 61.27.4 (1), ministrado por um examinador designado.

(3) O examinador designado irá, mediante o cumprimento dos requisitos prescritos no sub-regulamento (2) pelo titular da qualificação expirada:

(a) produzir o relatório sobre o teste de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de voo do titular.

(4) Um requerimento para a remissão da qualificação expirada deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de :

(i) uma cópia de tal qualificação expirada;

(ii) uma cópia do sumário do livro de registo do requerente;

(iii) relatório sobre o teste de habilidade referido no sub regulamento (3)(a); e

(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(5) O Director-Geral deve emitir a qualificação expirada se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub regulamento (2).

(6) A qualificação deve ser reemitida em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(7) Se o resultado do teste de proficiência contemplado no sub-regulamento (2) revelar que o titular da qualificação expirada não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.27.8, o examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre o teste de proficiência ao Director-Geral ; e

(b) não registará na caderneta de voo do titular da qualificação expirada.

(8) Se um período de 60 meses tiver decorrido após a data em que a qualificação expira, o titular da qualificação expirada pode requerer ao Director-Geral a reemissão da qualificação e o Director-Geral deve emitir a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.27.1.

(9) As cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.27.5 aplicar-se-ão, com as mudanças necessárias, ao requerimento feito nos termos do sub-regulamento (8).

61.26.11 Manutenção da competência

O titular da qualificação de instrutor de helicóptero do Grau III não pode usufruir dos privilégios da qualificação a não ser que ele ou ela tenha ministrado pelo menos 10 horas de voo de instrução dentro dos últimos 12 meses.

SUB-PARTE 18 – QUALIFICAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO DE ULTRALEVE

61.28.1 Requisitos para a qualificação de instrutor de voo de ultraleve

(1) Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de ultraleve deve:

(a) ser titular de uma licença válida de ultraleve;

(b) ter concluído com sucesso a formação referida na secção 61.28.2;

(c) ter ficado aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.29.3; e

(d) ter efectuado o exame prático referido na secção 61.28.4.

61.28.2 Formação

Um requerente a emissão de uma qualificação de instrutor de voo de ultraleve deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.28.3 Exame sobre conhecimentos teóricos

Um requerente à emissão da qualificação de instrutor de voo de ultraleve deve ter ficado aprovado no exame escrito como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.28.4 Exame prático

(1) Um requerente à emissão de uma qualificação de instrutor de voo de ultraleve deve ter demonstrado com sucesso ao examinador designado a capacidade de agir como instrutor de voo de ultraleve, de seguir os procedimentos e de fazer as manobras como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve ter feito o exame prátici referido no sub regulamento (1), dentro de 36 meses após ter sido aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido no 61.28.3 e dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

61.28.5 Requerimento para a qualificação do instrutor de voo de ultraleve

(1) Um requerimento para a emissão de uma qualificação de instrutor de voo de ultraleve deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia da licença de Piloto de ultraleve na posse do requerente;

(ii) comprovativo de que o requerente ficou aprovado no exame sobre conhecimentos teóricos referido na secção 61.28.3;

(iii) relatório sobre o teste de habilidade como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos.

61.28.6 Emissão da qualificação de instrutor de voo de ultraleve

(1) O Director-Geral deve emitir a qualificação de instrutor de voo de ultraleve se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.28.1

(2) Uma qualificação de instrutor de voo de aeroplano ultraleve deve ser emitida no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.28.7 Período de validade

(1) Uma qualificação de instrutor de voo de ultraleve deve ser válida por:

(a) um período de 12 meses contados a partir da data de emissão da qualificação; e

(b) um período de três anos contados a partir da data de renovação ou re-emissão da qualificação: desde que os privilégios de tal qualificação sejam usufruídos e que ele ou ela cumpra com as cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.28.11.

61.28.8 Privilégios

(1) O titular de uma qualificação válida de instrutor de voo de ultraleve tem o direito de:

(a) ministrar instrução de voo dual num ultraleve, se o titular não tiver menos do que 10 horas de tempo de voo como Piloto de um ultraleve com a mesma configuração de controlo;

(b) ministrar instrução académica ou prática em qualquer das qualificações por ele ou ela mantidas;

(c) realizar verificações de proficiência e produzir relatórios sobre a verificação da proficiência necessários para a renovação dos tipos de qualificações;

(d) emitir certificados temporários do tipo de qualificação;

(d) emitir todos os tipos de qualificações para os tipos de ultraleves válidos em que ele ou ela está qualificado;

(e) enviar o titular de uma licença de aluno Piloto do tipo de ultraleve ao seu voo inicial individual; e

(f) agir como um examinador para a emissão de;

(i) licença de aluno Piloto de ultraleve; ou

(ii) endosso da licença de Piloto ultraleve com uma qualificação de instrutor de voo de ultraleve.

61.29.9 Renovação

(1) Para renovar uma qualificação de instrutor de voo de ultraleve, o titular da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em que tal qualificação expira, ter feito a verificação de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61, conduzida por um examinador designado.

(2) O examinador designado irá, mediante o cumprimento dos requisitos referidos no sub-regulamento (1) pelo titular da qualificação:

(a) produzir o relatório sobre a verificação da proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de voo do titular.

(3) Se o resultado da verificação da proficiência contemplado no sub-regulamento (1) revelar que o titular da qualificação não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.28.8, o examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre a verificação da proficiência ao Director-Geral ; e

(b) não endossará o livro de registo do titular da qualificação.

(4) Um requerimento para a renovação da qualificação deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data em tal qualificação expira, ser:

(a) dirigido ao Director-Geral no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

b) acompanhado de:

(i) uma cópia de tal qualificação;

(ii) uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(iii) relatório sobre a verificação da proficiência referida no sub-regulamento (2)(a); e

(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(5) O Director-Geral deve renovar a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub-regulamento (1).

(6) A qualificação deve ser renovada no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.28.10 Reemissão

(1) O titular de uma qualificação de instrutor de voo de ultraleve que tenha expirado no fim do período referido na secção 61.28.7, que queira requerer a remissão da qualificação expirada, pode, com a autorização do Director-Geral e sujeito às condições que O Director-Geral possa definir, agir como instrutor de voo de ultraleve em conformidade com os requisitos prescritos no sub regulamento (2).

(2) O requerente deve, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento, ter feito o teste de habilidade referido na secção 61.28.4 (1), ministrado por um examinador designado.

(3) O examinador designado, mediante o cumprimento dos requisitos prescritos no sub-regulamento (2) pelo titular da qualificação expirada:

(a) produzirá o relatório sobre o teste de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) registar na caderneta de voo titular.

(4) Um requerimento para a remissão da qualificação expirada deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia de tal qualificação expirada;

(ii) uma cópia do sumário do livro de registo do requerente;

(ii) relatório sobre o teste de habilidade referido no sub regulamento (3)(a); e

(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(5) O Director-Geral deve emitir a qualificação expirada se o requerente cumprir com os requisitos referidos no sub regulamento (2).

(6) A qualificação deve ser remitida em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(7) Se o resultado do teste de proficiência contemplado no sub regulamento (2) revelar que o titular da qualificação expirada não conseguiu manter o padrão mínimo exigido para usufruir dos privilégios referidos na secção 61.28.8, o examinador designado:

(a) submetem o relatório sobre o teste de habilidade ao Director-Geral ; e

(b) não deve registar na caderneta de voo do titular da qualificação expirada.

(8) Se um período de 60 meses tiver decorrido após a data em que a qualificação expira, o titular da qualificação expirada pode requerer ao Director-Geral a remissão da qualificação e O Director-Geral deve emitir a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.28.1.

(9) As cláusulas do MOZ-CAR, Parte 61, secção 61.28.5 aplicar-se-ão, com as mudanças necessárias, ao requerimento feito nos termos do sub-regulamento (8).

61.28.11 Manutenção da competência

O titular de uma qualificação de instrutor de voo de ultraleve não pode usufruir dos privilégios da qualificação a não ser que ele ou ela tenha ministrado pelo menos 10 horas de voo de instrução dentro dos últimos 12 meses.

SUBPARTE 19 – QUALIFICAÇÃO DE PILOTO DE REBOCADOR

61.29.1 Requisitos para a qualificação de Piloto de rebocador

(1) Um requerente a emissão da qualificação de Piloto de rebocador deve :

(a) ser titular de uma licença válida de Piloto particular;

(b) ser titular de um tipo de qualificação válida para a aeronave em relação ao qual o requerente deve agir como piloto de rebocador; e

(c) ter adquirido a experiência referida na secção 61.30.2.

61.30.2 Experiência

Um requerente a emissão de uma qualificação de Piloto de rebocador deve ter completado não menos do que 60 horas de tempo de voo como Piloto Comandante do tipo de aeronave em relação ao qual o requerente deve agir como Piloto de rebocador.

61.30.3 Requerimento para a qualificação de Piloto de rebocador

(1) Um requerimento para a emissão de uma qualificação de Piloto de rebocador deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia certificada da licença de Piloto particular a do tipo de qualificação que estiver na posse do requerente;

(ii) uma cópia do sumário do livro de registo do requerente; e

(iii) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos

(2) Um examinador designado pode emitir um certificado temporário de qualificação de piloto de rebocador que satisfaça os requisitos referidos na secção 61.29.1, um certificado temporário de qualificação de piloto de rebocador.

(3) Uma qualificação temporária de piloto de rebocador referida no sub regulamento (2):

(a) deve ser emitida no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) deve permanecer válida por um período não superior a 30 dias contados a partir da data em que o certificado temporário de qualificação do Piloto rebocador for emitido ou até a data em que a qualificação de piloto de rebocador for emitida pelo Director-Geral, qualquer que seja o período mais curto.

61.29.4 Emissão da qualificação de Piloto de rebocador

(1) O(A) Director-Geral a) deve emitir a qualificação do piloto de rebocador se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.29.1.

(2) Uma qualificação do Piloto de rebocador deve ser emitida no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.29.5 Privilégios

O titular de uma qualificação de Piloto de rebocador tem o direito de agir como um Piloto de rebocador no tipo de aeronave para o qual o titular é qualificado.

61.29.6 Período de validade

Uma qualificação do Piloto de rebocador deve ser válida para o período em relação qual a licença de Piloto na posse do titular da qualificação for válida.

SUBPARTE 20 – QUALIFICAÇÃO DE CARGA EXTERNA (HELICÓPTERO)

61.30.1 Requisitos para a qualificação da carga externa (helicóptero)

(1) Um requerente para a emissão de uma qualificação da carga externa (helicóptero) deve:

(a) ser acompanhado por uma licença válida de Piloto privado (helicóptero), uma licença válida de Piloto comercial (helicóptero) ou uma licença válida de Piloto de linha aérea (helicóptero);

(b) ser acompanhado por um tipo apropriado de qualificação para helicóptero em relação ao qual o requerente realizará as operações de carga externa de helicóptero;

(c) ter adquirido a experiência referida na secção 61.30.2; e

(d) ter concluído com sucesso a formação apropriada referida na secção 61.30.3.

61.30.2 Experiência

Um requerente à emissão de uma qualificação de carga externa (helicóptero) deve ter completado não menos do que 100 horas de tempo de voo como Piloto Comandante do tipo de helicóptero para qual o requerente é qualificado, das quais não menos do que cinco horas em operações de carga externa de helicóptero, completas com a supervisão de um instrutor de voo da categoria B que seja detentor de uma qualificação apropriada e válida e uma qualificação válida de carga externa (helicóptero).

61.30.3 Formação

Um requerente à emissão de uma qualificação de carga externa (helicóptero) deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.30.4 Requerimento para a qualificação de carga externa (helicóptero)

(1) Um requerimento para a emissão da qualificação de carga externa (helicóptero) deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia autenticada da licença de Piloto e da qualificação do requerente;

(ii) uma cópia do sumário do livro de registo do requerente;

(iii) comprovativo de conclusão da formação referida na secção 61.31.3; e

(iv) taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos.

(2) Um examinador designado pode emitir um certificado temporário de qualificação de carga externa (helicóptero) para o requerente que satisfaça os requisitos referidos na secção 61.31.1.

(3) Um certificado temporário de qualificação de carga externa (helicóptero) referido no sub regulamento (2):

(a) deve ser emitido em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) deve permanecer válido por um período não superior a 30 dias contados a partir da data em que o certificado temporário de qualificação de carga externa (helicóptero) for emitido ou até a data em que a qualificação de carga externa (helicóptero) for emitida pelo Director Geral, qualquer que seja o período mais curto.

61.30.5 Emissão da qualificação de carga externa (helicóptero)

(1) O Director-Geral deve emitir a qualificação de carga externa (helicóptero) se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.30.1.

(2) Uma qualificação da carga externa (helicóptero) deve ser emitida no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.30.6 Privilégios

O titular de uma qualificação de carga externa (helicóptero) tem o direito de agir como Piloto Comandante do tipo de helicóptero a que o titular estiver qualificado, envolvido em operações de carga externa de helicóptero.

61.30.7 Período de validade

Uma qualificação da carga externa (helicóptero) deve ser válida para o período em que a licença do Piloto e a qualificação do titular forem válidos.

SUBPARTE 31 – QUALIFICAÇÃO DE PILOTO AGRÍCOLA

61.31.1 Requisitos para a qualificação de piloto agrícola

(1) Um requerente a emissão da qualificação de piloto agrícola deve:

(a) possuir uma licença válida de Piloto de ultraleve, uma licença válida de Piloto comercial, ou uma licença válida de Piloto de linha aérea;

(b) possuir uma qualificação apropriada e válida para a aeronave em relação ao qual o requerente realizará as operações agrícolas;

(c) ter adquirido a experiência referida na secção 61.31.2; e

(d) ter efectuado o exame prático referido na secção 61.31.3.

61.31.2 Experiência

(1) Um requerente à emissão de uma qualificação de Piloto agrícola deve ter completado não menos do que 300 horas de tempo de voo, incluindo não menos de 30 horas de prática de voo em operações agrícolas, como Piloto Comandante do tipo de aeronave em relação ao qual o requerente está qualificado.

(2) A prática de voo referida no sub-regulamento (1) deve ser adquirida com a supervisão de um instrutor de voo de aeronave ou helicóptero do Grau I ou Grau II, ou um instrutor de voo de ultraleve, que seja titular de uma qualificação apropriada e válida e uma qualificação válida de Piloto agrícola – desde que tal prática de voo inclua pelo menos 10 horas de instrução dual com o instrutor de voo.

61.32.3 Exame prático

(1) Um requerente à emissão da qualificação de Piloto agrícola deve ter demonstrado com sucesso ou instrutor de voo ou examinador designado a capacidade de agir como Piloto Comandante do tipo de aeronave para o qual o requerente está qualificado, de seguir os procedimentos e fazer as manobras como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

(2) O requerente deve ter efectuado o exame prático referido no sub-regulamento (1), dentro dos 90 dias imediatamente anteriores a data do requerimento.

(3) O exame prático referido no sub-regulamento (1) deve ser feito numa aeronave equipado com aparelhos de distribuição e que é certificado para operações agrícolas.

61.32.4 Requerimento para a qualificação de Piloto agrícola

(1) Um requerimento para a emissão de uma qualificação de Piloto agrícola deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia autenticada da licença do Piloto e da qualificação do requerente;

(ii) certificado válido do operador de controlo de peste na posse do requerente;

(iii) uma cópia do sumário de horas da caderneta de voo do requerente;

(iv) relatório sobre o exame prático como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(v) a taxa apropriada como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos.

(2) O instrutor de voo ou examinador designado pode emitir um certificado temporário de qualificação de Piloto agrícola para o requerente que satisfaça os requisitos referidos na secção 61.31.1.

(3) Um certificado temporário de qualificação de piloto agrícola referido no sub-regulamento (2) :

(a) deve ser emitido em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61; e

(b) deve permanecer válido por um período não superior a 30 dias contados a partir da data em que o certificado temporário de qualificação de piloto agrícola for emitido, ou até a data em que o certificado de qualificação de piloto agrícola é emitido pelo Director Geral, qualquer que seja o período mais curto.

61.31.5 Emissão da qualificação de Piloto agrícola

(1) O Director-Geral deve emitir uma qualificação de Piloto agrícola se o requerente cumprir com os requisitos referidos na secção 61.31.1.

(2) Uma qualificação de Piloto agrícola deve ser emitida em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 61.

61.31.6 Privilégios

O titular de uma qualificação de piloto agrícola tem o direito de agir como Piloto Comandante do tipo de aeronave para o qual ele é qualificado, envolvido em operações agrícolas.

61.31.7 Período de validade

(1) Uma qualificação de Piloto agrícola deve ser válida para o período de validade:

(a) da licença de Piloto e da qualificação em poder do titular da qualificação; e

(b) do certificado do operador de controlo de praga na posse do titular da qualificação.

MOZ-CAR PARTE 63

Licenciamento do Mecânico de Voo

SUBPARTE 1 - GERAL

63.01.1 Aplicabilidade

(1) Esta parte aplica-se:

(a) a emissão de licenças de mecânico de voo e qualificações para mecânicos de voo em Moçambique, os privilégios e limitações de tais licenças e qualificações, e de matérias relacionadas; e

(b) a validação das licenças estrangeiras de mecânico de voo e as qualificações e os privilégios e limitações de tais validações.

63.01.2 Autoridade para actuar como mecânico de voo

(1) Ninguém deve actuar como um mecânico de voo deuma aeronave registada em Moçambique a menos que tal pessoa seja titular de uma liceça válida de:

(a) mecânico de voo e qualificação emitida, renovada, ou reemitida pelo Orgão Regulador nos termos desta Parte; ou

(b) mecânico de voo e qualificação emitida por uma autoridade estrangeira e validada pelo Orgão Regulador nos termos desta Parte.

(2) O titular de uma licença de mecânico de voo não deve exercer outros privilégios além dos garantidos pela licença e qualificação apropriada obtida.

63.01.3 Validação da licença emitida por uma autoridade estrangeira

(1) O titular de uma licença e qualificação emitida por uma autoridade estrangeira, que deseja exercer a função de mecânico de voo numa aeronave matriculada em Moçambique, deve solicitar ao Director-Geral em formulário apropriado de acordo com o prescrito no documento MOZ-CATS-FCL, para a validação da licença e qualificação.

(2) O pedido para validação referido no parágrafo (1) deve ser acompanhado de:

(a) recibo das taxas pagas estabelecidas em regulamentação especifica sobre emolumentos;

(b) uma cópia autenticada da licença e qualificação para o qual a validação é pretendida;

(c) um certificado ou atestado médico válido, e

(d) Em caso de validação da licença e qualificação, o permit de trabalho temporário, ou permit de residência permanente e uma carta do empregador em Moçambique.

(3) A licença e qualificação emitida por uma autoridade estrangeira pode ser validada pelo Director-Geral desde que:

(a) esteja sujeita as restrições do pedido da licença e qualificação;

(b) esteja de acordo e sujeito aos requisitos e condições como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL; e

(c) esteja de acordo com o formulário prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

(4) A duração da validação emitida pelo Orgão Regulador deve ser de:

(a) de 12 meses calculados da data da emissão de tal validação pelo Director-Geral; ou

(b) o período de validade da licença ou qualificação emitida pela autoridade estrangeira em questão ou período inferior.

(5) O titular de uma validação emitida pelo Orgão Regulador pode, sujeito as provisões do parágrafo (6), pode solicitar ao Orgão Regulador a renovação da validação no mínimo 21 dias imediatamente precedidos da caducidade da validação.

(6) O Orgão Regulador pode renovar a licença e qualificação em circunstâncias prescritas no Documento MOZ-CATS-FCL; se a licença, qualificação e os privilégios estiverem a ser exercidos para fins comerciais, o Orgão Regulador pode somente renovar uma vez para o mesmo período referido no parágrafo (4).

(7) O titular da validação emitida pelo Orgão Regulador deve cumprir com as provisões prescritas nesta Parte como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL.

(8) De acordo com as provisões do MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.01.2 (2), o Orgão Regulador pode validar a licença e qualificação de mecânico de voo emitida por uma autoridade estrangeira e autorizar o titular a conduzir uma formação numa aeronave particular, se nenhum titular da qualificação de instrutor Grau I não estiver disponível para conduzir tal formação.

63.01.4 Competência

Nenhum titular de licença e qualificação de mecânico de voo deve exercer os privilégios garantidos pela licença e qualificação a menos que tal titular mantenha a competência pelo cumprimento dos requisitos prescritos nesta Parte.

63.01.6 Cadernetas

(1) O titular da licença de mecânico de voo deve manter a caderneta e registar todos os tempos de voo realizados como mecânico de voo.

(2) A forma de e informação contida na caderneta referida no parágrafo (1) e o modo no qual a caderneta deve ser mantida, será como prescrita no documento MOZ-CATS-FCL.

63.01.7 Aptidão médica

O requerente para ou titular de uma licença de mecânico de voo deve obter a classe 1 do certificado médico emitido nos termos da Parte 67.

63.01.8 Qualificações de mecânicos de voo

(1) As qualificações para mecânicos de voo são:

(a) uma qualificação tipo; e
(b) uma qualificação para fins especiais.

63.01.9 Qualificações Tipos

As qualificações tipos para aeronaves compreendem a qualificação pelo nome de cada tipo de aeronave, cuja configuração necessita levar um mecânico de voo e uma qualificação por nome de cada tipo de motor.

63.01.10 Objectivos das qualificações especiais

(1) As qualificações para objectivos especiais devem compreender um:

(a) qualificação de mecânico instrutor de voo Grau I ; e
(b) qualificação de mecânico instrutor de voo Grau II.

63.01.11 Registo de licenças

(1) O Orgão Regulador deve manter um registo de todas as licenças e qualificações de mecânico de voo emitidas ou validadas nos termos desta Parte.

(2) O registo deve conter as seguintes particularidades:

(a) o nome completo do titular da licença;
(b) o endereço postal do titular da licença;
(c) a data na qual a licença foi emitida ou validada;
(d) as particularidades da qualificação obtidas pelo titular da licença; e
(e) a nacionalidade do titular da licença.

(3) As particularidades referidas no parágrafo (2) serão inscritas no registo nas da data na qual a licença ou qualificação é emitida ou validada pelo Director-Geral.

(4) O registo conservado pelo IACM, num local seguro.

(5) A cópia do registo pode ser fornecida pelo Director--Geral, a qualquer pessoa que a solicite mediante pagamento da taxa apropriada estabelecida na regulamentação sobre emolumentos.

63.01.13 Repetição do teste após reprovação

Um requerente à emissão de uma licença ou qualificação de mecânico de voo que reprove no exame de conhecimento teórico pode solicitar a repetição do exame depois do período especificado no documento MOZ-CATS-FCL.

63.01.14 Designação do examinador

(1) O Director Geralpode designar um examinador para:

(a) conduzir testes de habilidade e completar os relatórios dos testes de habilidades requeridos para emissão, renovação, e remissão das licenças e qualificações tipos de mecânico de voo;
(b) conduzir testes de habilidade e completar os relatórios dos testes de habilidades requeridos para emissão e remissão das qualificações de mecânico instrutor de voo.
(c) emitir certificados de qualificações temporárias.

(2) Os privilégios referidos no parágrafo (1) devem ser exercidos e desempenhados de acordo com as condições, regras, requisitos, procedimentos ou padrões como prescritos no documento MOZ-CATS- FCL.

(3) O Director-Geral assina e emiti para cada examinador designado um documento que apresenta o nome completo do examinador que contem a declaração que:

(a) tal examinador foi designado nos termos do parágrafo (1); e
(b) tal examinador é nomeado para exercer os privilégios referidos no parágrafo (1).

63.01.15 Língua

O titular de uma licença de mecânico de voo emitida nostermos desta Parte deve possuir a suficiente habilidade na leitura, discurso e compreensão em língua Inglesa para permitir o titular a realizar adequadamente suas responsabilidades como mecânico de voo.

63.01.16 Organização de Formação em Aviação

A formação exigida sob égide desta Parte deve ser dada pelo titular de uma Organização de Formação aprovada e de acordo com os termos da Parte 141 ou por uma organização de formação de aviação estrangeira reconhecida pelo Director-Geral.

63.01.17 Uso de substâncias psico-activas

(1) Nenhum mecânico de voo deve:

(a) envolver–se ou utilizar substâncias psico-activas, começar um voo enquanto está sob influência de qualquer substância psico-activa ou utilizar qualquer substância psico-activa a menos de oito horas para embarque no voo.

63.01.18 Ofensas envolvendo álcool e drogas

(1) Uma condenação por violação de qualquer Lei Nacional relacionada com o cultivo, processamento, manufactura, venda, disposição, posse, transporte, ou importação de narcóticos, drogas, marijuana, ou drogas estimulantes ou outras substâncias psico-activas, constituem motivo para:

(a) Rejeição de um pedido de qualquer certificado ou qualificação emitida com base nesta Parte por um período de até 1 (um) ano depois da data da condenação final; ou
(b) Suspensão ou revogação de qualquer certificado ou qualificação emitida com base neste Parte.
(c) Rejeição de um pedido de qualquer certificado ou qualificação emitida com base nesta Parte por um período de ate 1 (um) ano depois da data daquela recusa; ou
(d) Suspensão ou revogação de qualquer certificado ou qualificação emitida com base nesta Parte.

63.01.19 Recusa de fazer teste de álcool e fornecer resultados do teste

(1) Qualquer recusa em realizar o teste para determinar a percentagem por peso de álcool no sangue, quando solicitado por um funcionário ou agente autorizado por lei, de acordo com as leis nacionais, ou uma recusa de prestar ou autorizar a revelação do teste quando solicitado pelo Orgão Regulador é motivo para:

(a) recusa de um pedido de qualquer certificado ou qualificação emitida com base nesta Parte por um período de ate 1 ano depois da data daquela recusa; ou

(b) Suspensão ou revogação de qualquer certificado ou qualificação emitida com base nesta Parte.

63.01.20 Recusa de fazer teste de droga ou álcool

(1) Esta secção aplica-se a um trabalhador que desempenha uma função com base na Parte 121 destes Regulamentos directamente ou por contrato para a parte 121 do titular de certificado, parte 135 do titular do certificado, ou um operador como definido em 135 destes Regulamentos.

(2) Recusa pelo titular de um certificado emitido com base nesta Parte de fazer um teste de droga ou álcool constitui motivo parta:

(i) recusa de um pedido de qualquer certificado ou qualificação emitida com base nesta Parte por um período de ate 1 ano depois da data de tal recusa; ou

(ii) Suspensão ou revogação de qualquer certificado ou qualificação emitida com base nesta Parte.

63.01.21 Mudança de nome ou endereço

(1) Se uma licença ou qualificação de mecânico de voo emitida com base nesta Parte:

(a) não reflecte correctamente o nome ou endereço do titular; ou

(b) contêm uma fotografia que não é reconhecida a imagem do titular, tal titular deve dentro de 30 dias da data na qual tal nome ou endereço foi mudado, ou a fotografia tornou-se uma imagem irreconhecível solicitar ao Director-Geral a emissão de uma nova licença ou qualificação.

(2) Um pedido para emissão de uma nova licença ou qualificação deve ser:

(a) feito no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL63; e

(b) acompanhado por:

(i) um original da licença ou qualificação;

(ii) no caso de mudança de nome, a cópia do certificado emitida com base ordem do tribunal ou qualquer documento legal o qual se verifica a mudança do nome;

(iii) duas fotografias recentes do requerente; e

(iv) uma taxa apropriada estabelecida em regulamentação sobre o emolumentos.

(3) O Orgão Regulador deve:

(a) emitir a nova licença ou qualificação se o requerente cumpriu com os requisitos referidos no parágrafo (2); e

(b) cancelar e destruir a licença e qualificação original.

(4) Após emissão da nova licença o titular deve assinar no espaço da nova licença existente para o efeito.

63.01.22 Duplicado da licença de mecânico de voo

(1) O titular de uma licença ou qualificação de mecânico de voo que tenha perdido, sido destruída ou desfeita uma particularidade que não é legível, deve solicitar ao Orgão Regulador a emissão do duplicado da licença ou qualificação.

(2) Um pedido para a emissão de um duplicado da licença ou qualificação deve ser:

(a) feito no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL 63; e

(b) acompanhado por:

(i) um certificado medico válido emitido com base na Parte 67;

(ii) duas fotografias recentes do requerente; e

(iii) a taxa apropriada estabelecida em regulamentação específica sobre emolumentos.

(3) O Director Geral-Geral deve emitir um duplicado da licença ou qualificação se o requerente cumpriu com os requisitos referidos no parágrafo (2).

(4) Após a emissão do duplicado da licença o titular deve assinar no espaço da nova licença existente para o efeito.

(5) Se, depois da emissão de um duplicado do original da licença ou qualificação o titular do duplicado da licença ou qualificação encontrar o original, este deve remetê-lo ao Director -Geral.

63.01.23 Conduta não autorizada

(1) Ninguém deve dar a outra pessoa , ou obter de outra pessoa qualquer papel de exame,

ou parte ou cópia deste, a menos que seja autorizado pelo Orgão Regulador para o efeito.

(2) Durante qualquer exame escrito com base nesta Parte, ninguém deve:

(a) copiar de outra pessoa;

(b) usar qualquer recurso de informação não autorizado;

(c) Comunicar de qualquer meio com outra pessoa, excepto o vigiador;

(d) fazer o exame em nome de outra pessoa;

(e) remover qualquer material escrito ou printado da sala de exame, a menos que esteja autorizado pelo Director Geral, para o efeito.

(3) Qualquer conduta não autorizada referida no parágrafo (1) e (2) pode resultar na:

(a) desqualificação do exame referido;

(b) desqualificação em qualquer ou todos assuntos já aprovados, e

(c) impedido de fazer outro qualquer exame num período não superior a 12 meses.

63.01.24 Deveres do mecânico de voo

(1) Um mecânico de voo deve:

(a) levar consigo a licença ou qualificação de mecânico de voo emitida para ele, quando exerce os privilégios desta.

(b) mostrar tal licença ou qualificação a um funcionário autorizado ou pessoa autorizada, inspector autorizado se solicitado pelo tal funcionário, inspector, ou pessoa; e

(c) mostrar tal licença ou qualificação ao representante autorizado de uma autoridade estrangeira se solicitado pelo tal representante.

63.01.25 Especificações pessoais das licenças

Licenças pessoais emitidas pelo IACM devem conformar com as especificações do Capitulo 5 do Anexo 1.

63.01.26 Pagamento de taxas

(1) O titular da licença de mecânico de voo deve pagar a taxa anual como prescrito na regulamentação específica sobre emolumentos, aplicável ao tipo de licença, na data de emissão da licença.

(2) Onde aplicável, o pagamento deve ser acompanhado pelo sumário anual como prescrito no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.01.4.

SUBPARTE 2 - LICENÇA DE MECÂNICO DE VOO

63.02.1 Requisitos para licença de mecânico de voo

(1) Um requerente a emissão de uma licença de mecânico de voo deve:

(a) ter não menos do que 18 anos de idade;

(b) ser portador de um certificado medico válido de classe 1 emitido com base da Parte 67;
(c) ter adquirido a experiência referida no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.02.2;
(d) ter completado com sucesso a formação referida no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.02.3;
(e) ter passado o exame de conhecimento teórico referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.02.4;e
(f) ter feito o teste de habilidade referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.02.5.

63.02.2 Experiência

(1) Um requerente à emissão de uma licença de mecânico de voo deve ter completado sob a supervisão de um titular de uma qualificação de mecânico instrutor de voo, não menos que 100 horas de tempo de voo desempenhando os deveres de um mecânico de voo, do qual 50 horas podem ser adquiridas num simulador aprovado ou voo treino.

(2) O requerente deve ter completado a experiência operacional sob supervisão no mínimo dos procedimentos normais, procedimentos anormais, incluindo coordenação com a tripulação no caso de incapacitação, bem como procedimentos de emergência.

63.02.3 Formação

Um requerente à emissão de uma licença de mecânico de voo deve ter concluído com sucessos a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

63.02.4 Exame de conhecimento teórico

Um requerente à emissão de uma licença de mecânico de voo deve ter passado no exame escrito apropriado de conhecimento teórico com prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

63.02.5 Teste de habilidade

(1) Um requerente à emissão de uma licença de mecânico de voo deve ter demonstrado com sucesso para o titular da qualificação de mecânico instrutor de voo grau I ou ao examinador designado a habilidade de exercer os deveres e privilégios de mecânico de voo de uma aeronave, como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL.

(2) Um requerente deve ser submetido aos testes de habilidade referidos no parágrafo (1) dentro de 24 meses da aprovação do exame de conhecimento teórico referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.02.4 e dentro de 90 dias imediatamente precedidos a data do pedido.

63.02.6 Pedido para licença de mecânico de voo

(1) Um pedido para à licença de mecânico de voo deve ser:
(a) feito ao Director-Geral no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL; e
(b) acompanhado por:
(i) original ou prova de certificado de:
(aa) identidade do requerente, e
(bb) idade do requerente;
(ii) certificado médico - classe 1 válido, emitido nos termos da Parte 67;
(iii) original ou certificado da prova que o requerente passou o exame de conhecimento teórico referido no regulamento 63.02.4;
(iv) relatório de teste de habilidade com prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL;
(v) taxa apropriada estabelecida em regulamentação específica sobre emolumentos;
(vi) duas fotografias recentes.

63.02.7 Emissão da licença de mecânico de voo

(1) O Orgão Regulador deve emitir a licença de mecânico de voo, se o requerente cumpriu com os requisitos referidos no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.02.1.

(2) A licença de mecânico de voo será emitida no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

(3) Após a emissão da licença de mecânico de voo, o titular deve assinar a licença no lugar existente para efeito.

63.02.8 Período de validade

(1) Uma licença de mecânico de voo deve ser válida por um período indefinido, desde que o titular possua :
(a) O certificado médico de classe 1 válido emitido nos termos da Parte 67;
(b) A qualificação tipo válida.

63.02.9 Privilégios

(1) O titular de uma licença de mecânico válida, deve ser chamado a actuar como um mecânico de voo:
(a) em qualquer aeronave em relação a qual possua a qualificação tipo.
(b) num tipo de aeronave ou outra do que aquela em relação a qual possui a qualificação tipo, se actuar sob supervisão directa do titular de uma licença de mecânico de voo com qualificação tipo, ou se actuar nessa aeronave na qual um mecânico de voo não é necessário sob directa supervisão do piloto em comando daquela aeronave.

SUBPARTE 3 – QUALIFICAÇÕES TIPOS

63.03.1 Requisitos para qualificação tipo

(1) Um requerente para emissão de uma qualificação tipo deve:
(a) ter concluído com sucesso a formação de acordo com o previsto no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.03.2;
(b) ter sido aprovado no exame de conhecimento teórico de acordo com previsto no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.03.3;
(c) ter feito o teste de habilidade de acordo com o previsto no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.03.4; e
(d) ter cumprido com os requisitos referidos na previsão do MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.02.1.

(2) Um requerente a emissão de uma qualificação tipo adicional deve:
(a) possuir uma licença de mecânico de voo válida;
(b) cumprir com os requisitos prescritos no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.03.3;
(c) submeter ao Director-Geral a caderneta ou um certificado assinado pelo titular de uma qualificação tipo de mecânico instrutor de voo Grau I, mostrando que completou durante 12 meses imediatamente precedido da data do pedido, pelo menos 50 horas de tempo de voo como mecânico de voo a bordo de uma aeronave tipo para o qual o pedido se refere sob a supervisão de um mecânico de voo que é qualificado no tipo ou numa aeronave com características muito similares; e
(d) ter feito o teste de habilidade de acordo com o previsto no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.03.4, no tipo de aeronave para o qual o pedido se refere.

63.03.2 Formação

Um requerente à emissão de uma qualificação tipo deve ter concluído com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

63.03.3 Exame de conhecimento teórico

Um requerente à emissão de uma qualificação tipo deve ter aprovado no exame escrito apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

63.03.4 Teste de habilidade

Um requerente à emissão de uma qualificação tipo deve ter demonstrado com sucesso ao titular de uma qualificação de mecânico instrutor de voo Grau I ou um examinador designado, a habilidade de desempenhar os procedimentos e manobras como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

63.03.5 Certificado de competência temporária

O titular de uma qualificação de mecânico instrutor de voo Grau I ou examinador designado deve emitir o pedido para emissão de uma qualificação tipo, com um certificado de competência temporário, que permitirá o requerente a exercer os privilégios de tal qualificação tipo, para um período de 30 dias calculados da data de emissão de tal certificado temporário.

63.03.6 Pedido para qualificação tipo

(1) Um pedido para qualificação tipo deve ser:

(a) feito ao Director-Geral num formulário apropriado de acordo com o documento MOZ¬CATS-FCL; e

(b) acompanhado pelo:

(i) original ou prova do certificado que o requerente passou no exame de conhecimento teórico referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção o 63.03.3;

(ii) o relatório do teste de habilidade como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL; e

(iii) a taxa apropriada estabelecida na regulamentação específica sobre emolumentos.

63.03.7 Emissão da qualificação tipo

(1) O Orgão Regulador deve emitir uma qualificação tipo se o requerente cumprir com os requisitos referidos no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.03.1.

(2) Uma qualificação tipo pode ser emitida no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

63.03.8 Período de validade

Uma qualificação tipo pode ser válida por um período de 12 meses calculados da data da emissão ou remissão da qualificação ou da data de caducidade da qualificação se tal qualificação é renovada de acordo com as provisões do MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.03.10.

63.03.9 Privilégios

O titular de uma qualificação tipo válida deve ser chamado a actuar como um mecânico de voo no tipo de aeronave para qual o titular é qualificado.

63.03.10 Renovação

(1) Para renovar a qualificação tipo, o titular da qualificação deve:

(a) dentro de 12 meses imediatamente precedidos da data de caducidade de tal qualificação, ter concluído não menos do que 50 horas de tempo de voo como mecânico de voo de uma aeronave para o qual o titular é qualificado no tipo ; e

(b) dentro de 90 dias imediatamente precedidos da data de caducidade de tal qualificação, ter feito a verificação de proficiência como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL, conduzido pelo titular da qualificação de mecânico instrutor de voo - Grau I

(2) O titular da qualificação de mecânico instrutor de voo classe I deve após cumprimento dos requisitos prescritos no parágrafo (1) (a) ou (b) pelo titular de uma qualificação:

(a) fornecer ao Orgão Regulador o certificado de competência temporária apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL;

(b) assinar na página apropriada da licença de tal titular; e

(c) averbar na caderneta de tal titular.

(3) Se o resultado de verificação de desempenho contemplado no parágrafo (1) revelar que o titular da qualificação reprovou em manter o padrão mínimo exigido para exercer os privilégios referidos no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.03.9, o titular da qualificação de mecânico instrutor de voo deve:

(a) dar a conhecer tal resultado ao Director-Geral;

(b) não assinar na página apropriada da licença do titular da qualificação; e

(c) não averbar a caderneta do titular.

63.03.11 Remissão

(1) Para remissão da qualificação tipo que caducou devido a lapso do período referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.03.8, o titular de tal qualificação caducada deve:

(a) dentro de 12 meses imediatamente precedidos da data do pedido, ter concluído não menos que oito horas de tempo de voo como mecânico de voo sob supervisão do titular de uma qualificação de mecânico de voo; e

(b) demonstrar ao mecânico instrutor de voo Grau I ou examinador designado os procedimentos e manobras referidas no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.03.4.

(2) O mecânico instrutor de voo Grau I ou examinador designado deve após cumprimentos dos requisitos prescritos no parágrafo (1)*(a)* e *(b)* pelo titular da qualificação caducada:

(a) fornecer ao Orgão Regulador o relatório do teste de habilidade como prescrito no documento MOZ--CATS-FCL 63;

(b) assinar na página apropriada da licença de tal titular; e

(c) averbar a caderneta de tal titular.

(3) Se o resultado de verificação de desempenho contemplado no parágrafo (1) revelar que o titular da qualificação reprovou em manter o padrão mínimo exigido para exercer os privilégios referidos no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.03.9, o titular da qualificação de mecânico instrutor de voo deve:

(a) dar a conhecer tal resultado ao Director Geral;

(b) não assinar na página apropriada da licença do titular da qualificação; e

(c) não averbar a caderneta do titular.

SUBPARTE 4 – QUALIFICAÇÃO DE MECÂNICO INSTRUTOR DE VOO GRAU II

63.04.1 Requisitos para qualificação de mecânico instrutor de voo Grau II

(1) Um requerente à emissão da qualificação de mecânico instrutor de voo – Grau II:

(a) possuir uma licença de mecânico de voo válida, qualificação tipo e qualificação de mecânico instrutor de voo grau II;

(b) ter adquirido a experiência referida no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04.2;

(c) ter concluído com sucesso a formação referida no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04.3;

(d) ter passado no exame de conhecimento teórico referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04.4; e

(e) ter feito o teste de habilidade referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04.5.

63.04.2 Experiência

Um requerente à emissão de uma licença de mecânico instrutor de voo grau I deve ter no mínimo três anos de experiência como mecânico instrutor de voo grau II, durante o qual ele ou ela terá obtido não menos do que 500 horas de instrução de mecânico de voo.

63.04.3 Formação

Um requerente à emissão de uma qualificação de mecânico instrutor de voo de grau I deve ter concluído com sucesso a formação apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

63.04.4 Exame de conhecimento teórico

Um requerente à emissão de uma licença de mecânico instrutor de voo grau I deve ter passado no exame escrito apropriado de conhecimento teórico como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

63.04.5 Teste de habilidade

(1) Um requerente a emissão de uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau I deve ter demonstrado com sucesso ao examinador designado, a habilidade de desempenhar os procedimentos e manobras como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

(2) O requerente deve realizar o teste de habilidade referido no parágrafo (1) dentro dos seis meses da aprovação do exame de conhecimento teórico referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04.4 e dentro de 90 dias imediatamente precedidos da data do pedido.

63.04.6 Pedido para qualificação de mecânico instrutor de voo grau I

(1) Um pedido para a qualificação de mecânico instrutor de voo grau I deve ser:

(a) feito ao Orgão Regulador no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL; e

(b) acompanhado por;

(i) original ou prova de certificado que o requerente passou o exame de conhecimento teórico referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04.4;

(ii) o relatório do teste de habilidade prescrito no documento MOZ – CATS-FCL;

(iii) a licença de mecânico de voo, a qualificação tipo de mecânico instrutor de voo grau II; e

(iv) uma taxa apropriada com prescrito na regulamentação especifica.

63.04.7 Emissão da qualificação de mecânico instrutor de voo grau I

(1) O Orgão Regulador deve emitir uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau I se o requerente cumprir com os requisitos referidos no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04 1.

(2) Uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau I será emitida no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

63.04.8 Período de validade

Uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau I será válida por um período de três anos calculados da data da emissão ou remissão da qualificação ou da data de caducidade da qualificação se tal qualificação é renovada de acordo com as provisões do MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04.10.

63.04.9 Privilégios

(1) O titular de uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau I válida deve ser chamado para exercer os privilégios de tal qualificação no tipo de aeronave para qual o titular é qualificado.

(2) O titular da qualificação de mecânico instrutor de voo grau I válida;

(a) pode dar instrução para emissão da licença de mecânico de voo ou qualificação tipo; e

(b) pode avaliar qualquer requerente para emissão de uma licença ou qualificação tipo de mecânico de voo e completar o relatório do teste de habilidade apropriado e certificado de competência.

63.04.10 Renovação

1) Para renovar a qualificação de mecânico instrutor de voo grau I , o titular da qualificação deve dentro de 90 dias imediatamente precedidos da data de caducidade de tal qualificação, cumprir com um dos dois requisitos seguintes:

(a) Dar não menos do que 50 horas de instrução de mecânico de voo dentro de 3 anos precedidos da data de caducidade, dos quais não menos do que 30 horas devem ser dadas dentro de 12 meses imediatamente precedidos da data de caducidade de tal qualificação;

(b) participar em um seminário de refrescamento para mecânico instrutor de voo como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL;

(c) fazer um teste de habilidade referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04.5.

(2) O examinador designado deve após cumprimento dos requisitos prescritos no parágrafo (1) pelo titular de uma qualificação:

(a) fornecer ao Orgão Regulador o relatório do teste de habilidade como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL;

(b) assinar na página apropriada licença do titular; e

(c) averbar na caderneta do titular.

(3) Se o resultado do teste de habilidade contemplado no parágrafo (1) revelar que o titular da qualificação reprovou em manter o padrão mínimo exigido para exercer os privilégios referidos no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04.9, o titular da qualificação de mecânico instrutor de voo deve:

(a) dar a conhecer tal resultado ao Director-Geral;

(b) não assinar na página apropriada da licença do titular da qualificação; e

(c) não averbar a caderneta do titular.

63.04.11 Remissão

(1) O titular de uma qualificação de mecânico instrutor de voo que caducou devido a um lapso do período referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04.8, pode antes do período de 60 dias meses, calculados da data de caducidade da qualificação solicitar a remissão da qualificação caducada.

(2) O Orgão Regulador deve emitir a qualificação caducada se o requerente tiver:

(a) cumprido com os requisitos para a remissão de uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau I caducada como prescrita no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05.11(1);

(b) dar não menos do que 50 horas de instrução de mecânico de voo como o titular da qualificação de mecânico instrutor de voo grau I remetida nos termos do MOZ-CAR, Parte 63 63.05.11; e

(c) feito o teste de habilidade referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04.5.

(3) Um pedido para remissão da qualificação caducada deve ser acompanhado:

(a) de uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau I remetida nos termos do MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05.11.;

(b) uma copia da página relevante da caderneta do requerente;

(c) o relatório do teste de habilidade como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL; e

(d) a taxa apropriada estabelecida em regulamentação específica sobre emolumentos.

(4) Se um período de 60 meses depois da data de caducidade da qualificação, o titular pode solicitar ao Director-Geral para reemissão da qualificação e o Orgão Regulador dever emitir a qualificação se o requerente cumprir com os requisitos da qualificação de mecânico instrutor de voo grau I estabelecido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04.1.

(5) As provisões do MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04.6 aplicam-se com a necessária mudança para um pedido referido neste regulamento.

SUBPARTE 5 – QUALIFICAÇÃO DE MECÂNICO INSTRUTOR DE VOO GRAU II

63.05.1 Requisitos para qualificação de mecânico instrutor de voo Grau II

(1) Um requerente a emissão da qualificação de mecânico instrutor de voo – Grau II:

(a) possuir uma licença ou qualificação tipo de mecânico de voo válida ;

(b) ter adquirido a experiência de acordo com o MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05.2;

(c) ter concluído com sucesso a formação de acordo com o MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05.3;

(d) ter passado no exame de conhecimento teórico referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05.4;e

(e) ter feito o teste de habilidade referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05. 5.

63.05.2 Experiência

Um requerente à emissão de uma licença de mecânico instrutor de voo grau II deve ter completado um curso de formação durante o qual não menos de 25 horas de instrução de voo dadas sob supervisão do titular de qualificação de mecânico instrutor de voo grau I.

63.05.3 Formação

Um pedido à emissão de uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau II deve ter completado com sucesso a formação apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

63.05.4 Exame de conhecimento teórico

Um requerente à emissão de uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau II deve ter passado no exame escrito apropriado com prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL.

63.05.5 Teste de habilidade

(1) Um pedido à emissão de uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau II deve demonstrar com sucesso ao mecânico instrutor de voo grau I ou examinador designado a habilidade de desempenhar os procedimentos como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

(2) O requerente deve fazer o teste de habilidade referido no parágrafo (1) dentro de seis meses da aprovação do exame de conhecimento teórico referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05.4 e dentro de 90 dias imediatamente precedidos da data do pedido

63.05.6 Pedido para qualificação de mecânico instrutor de voo grau II

(1) Um pedido para a qualificação de mecânico instrutor de voo grau II deve ser:

(a) feito ao Orgão Regulador no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL; e

(b) acompanhado por:

(i) um original ou prova de certificado que o requerente passou o exame de conhecimento teórico referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05.4;

(ii) o relatório do teste de habilidade prescrito no Documento MOZ – CATS-FCL;

(iii) a licença de mecânico de voo, a qualificação tipo de mecânico instrutor de voo grau II; e

(iv) uma taxa apropriada estabelecida na regulamentação específica sobre emolumentos.

63.05.7 Emissão da qualificação de mecânico instrutor de voo grau II

(1) O Director-Geral da área deve emitir uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau II se o requerente cumprir com os requisitos referidos no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05 1.

(2) Uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau I será emitida no formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL.

63.05.8 Período de validade

Uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau I será válida por um período de três anos calculados da data da emissão ou remissão da qualificação ou da data de caducidade da qualificação se tal qualificação é renovada de acordo com as provisões do MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05.10.

63.05.9 Privilégios

(1) O titular de uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau II válida deve exercer os privilégios de tal qualificação no tipo de aeronave para qual o titular é qualificado.

(2) O titular da qualificação de mecânico instrutor de voo grau I válida pode dar instrução para emissão da licença de mecânico de voo ou qualificação tipo;

63.05.10 Renovação

(1) Para renovar a qualificação de mecânico instrutor de voo grau I, o titular da qualificação deve dentro de 90 dias imediatamente precedidos da data de caducidade de tal qualificação, cumprir com um dos dois requisitos seguintes:

(a) Dar não menos do que 50 horas de instrução de mecânico de voo dentro de 3 anos precedidos da data de caducidade, dos quais não menos do que 30 horas devem ser dadas dentro de 12 meses imediatamente precedidos da data de caducidade de tal qualificação;

(b) participar em um seminário de refrescamento para mecânico instrutor de voo como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL;

(c) fazer um teste de habilidade referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05.5.

(2) O examinador designado deve após cumprimento dos requisitos referidos no parágrafo (1) (a) e (b) pelo titular de uma qualificação:

(a) fornecer ao Director-Geral da área o relatório do teste de habilidade como prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL;

(b) assinar na página apropriada da licença de tal titular; e

(c) averbar na caderneta de tal titular.

(3) Se o resultado do teste de habilidade contemplado no parágrafo (1) revelar que o titular da qualificação reprovou em manter o padrão mínimo exigido para exercer os privilégios referidos no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05.9, o examinador designado deve:

(a) dar a conhecer tal resultado ao Director-Geral;

(b) não assinar na página apropriada da licença do titular da qualificação; e

63.05.11 Remissão

(1) O titular de uma qualificação de mecânico instrutor de voo que caducou devido a um lapso do período referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05.8, pode solicitar ao Orgão Regulador a reemissão da qualificação caducada antes do término do período de 60 meses, se tal titular tiver nos 90 dias precedidos da data do pedido:

(a) participado um seminário de refrescamento de mecânico instrutor de voo como prescrito no documento MOZ-CATS-FCL; e

(b) feito o teste de habilidade de acordo com o MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05.5.

(2) Um pedido para remissão da qualificação caducada deve ser acompanhado:

(a) de um original ou prova de certificado que o requerente participou no seminário de refrescamento para mecânico instrutor de voo referido no regulamento (1) *(a)*;

(b) o relatório do teste de habilidade referido no parágrafo (1) *(b)*;e

(c) de uma taxa apropriada estabelecida em regulamentação específica sobre emolumentos.

3) Uma qualificação de mecânico instrutor de voo grau II que esta caducada por lapso do período referido no MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.05.8, e depois do período de 60 meses, deve ser reemitida pelo Orgão Regulador se o titular de tal qualificação caducada cumprir com os requisitos para emissão inicial da qualificação de mecânico instrutor de voo grau II

(4) As provisões do MOZ-CAR, Parte 63, secção 63.04.6 aplicar-se com a necessária mudança para um pedido referido neste regulamento.

MOZ-CAR PARTE 66

Licenciamento de Técnico de Manutenção de Aeronaveis

SUBPARTE 1 - GERAL

66.01.1 Aplicabilidade

(1) Este capitulo aplica-se:

(a) à emissão de licenças e categorias para técnicos de manutenção de aeronaves, aos privilégios e limitações das referidas licenças e categorias, e aos demais assuntos relacionados; e

(b) à validação das licenças estrangeiras dos técnicos de manutenção de aeronaves e categorias e os privilégios e limitações das referidas validações.

66.01.2 Autoridade para actuar como técnico de manutenção de aeronaves

(1) Nenhuma pessoa deve actuar como técnico de manutenção de aeronaves, a menos que seja titular de uma licença de técnico de manutenção de aeronaves válida e da categoria apropriada, emitida ou validada pelo Órgão Regador Aeronáutico nos termos deste Regulamento.

(2) O titular de uma licença de técnico de manutenção de aeronaves não deve exercer privilégios e categorias diferentes daqueles concedidos pela licença.

66.01.3 Classes de licenças

(1) As classes das licenças de técnico de manutenção de aeronaves são:

(a) licença de técnico de manutenção de aeronaves de Classe I; e

(b) licença de técnico de manutenção de aeronaves de Classe II..

66.01.4 Grupos de fuselagem e motores

(1) Com a finalidade de habilitar os técnicos de manutenção de aeronaves, as fuselagens são classificadas nos seguintes grupos:

(a) Grupo 1 – aeronaves com uma estrutura de madeira, com um peso máximo de descolagem aprovado de 5.700 kg ou menos;

(b) Grupo 2 – aeronaves de estrutura mista, com um peso máximo de descolagem aprovado de 5.700 kg ou menos;

(c) Grupo 3 – aeronaves com uma estrutura de metal tubular coberta de pano, com peso máximo de descolagem aprovado de 5.700 kg ou menos;;

(d) Grupo 4 – aeronaves não pressurizadas de estrutura metálica, com um peso máximo de descolagem aprovado de 5.700 kg ou menos;

(e) Grupo 5 – aeronaves pressurizadas de estrutura metálica, com um peso máximo de descolagem aprovado de 5.700 kg ou menos;

(f) Grupo 6 – aeronaves não pressurizadas de estrutura metálica, com um peso máximo de descolagem aprovado de 5.700 kg ou menos;

(g) Grupo 7 – aeronave de asas rotativas movida por motores recíprocos;

(h) Grupo 8 – aeronaves pressurizadas de estrutura metálica com um peso máximo de descolagem aprovado excedendo 5.700 kg;

(i) Grupo 9 – aeronave de asas rotativas movidas por motores de turbina a jacto, com um peso máximo de descolagem aprovado de 5.700 kg ou menos;

(j) Grupo 10 – aeronaves de asas rotativas movida por motores de turbina a jacto, com um peso máximo de descolagem aprovado excedendo 5.700 kg;

(k) Grupo 11 – aeronaves de estrutura mista, com um peso máximo de descolagem excedendo 5.700 kg; e

(I) Grupo 12 – todas as outras aeronaves.

(2) Com a finalidade de habilitar os técnicos de manutenção, os motores são classificados nos seguintes grupos:

(a) Grupo 01 – motores com pistões opostos horizontalmente, normalmente aspirados;

(b) Grupo 02 – todos os motores com pistões super carregados, turbo alimentados e normalizados por tubos opostos horizontalmente;
(c) Grupo 03 – todos os motores com pistões em linha;
(d) Grupo 04 – todos os motores radiais;
(e) Grupo 05 – todos os motores de turbina de jacto a gás; e
(f) Grupo 06 – todos os outros motores.

66.01.5 Tipos de categorias

(1) Os tipos de categorias para licenciamento de técnico de manutenção de aeronaves de Classe II são:

(a) Categoria "A", para todos os tipos de:
(i) aeronaves matriculadas em Moçambique, individualmente ou nos grupos referidos na parte 66.01.4; ou
(ii) aeronaves de asas rotativas matriculadas em Moçambique, individualmente ou nos grupos referidos na parte 66.01.4;

(b) Categoria "C", para todos os tipos de motores instalados em:
(i) aeronaves matriculadas em Moçambique, individualmente ou nos grupos referidos na parte 66.01.4; ou
(ii) aeronaves de asas rotativas matriculadas em Moçambique, individualmente ou nos grupos referidos na parte 66.01.4; e
(c) Categoria "W", para qualquer:
(i) equipamento de aviação;
(ii) equipamento eléctrico;
(iii) equipamento por instrumento, ou
(iv) combinação de tal equipamento,

Nas aeronaves e componentes registados em Moçambique.

(2) Os tipos de categorias para uma habilitação de manutenção de aeronaves de Classe I, são:

(a) Categoria "B" para todos tipos os tipos de -
(i) aeronaves matriculadas em Moçambique, individualmente ou nos grupos referidos na parte 66.01.4; ou
(ii) aeronaves de asas rotativas matriculadas em Moçambique, individualmente ou nos grupos referidos na parte 66.01.4;

(b) Categoria "D", para todos os tipos de motores instalados em:
(i) aeronaves registadas em Moçambique, individualmente ou nos grupos referidos na parte 66.01.4; ou
(ii) aeronaves de asas rotativas matriculadas em Moçambique, individualmente ou nos grupos referidos na parte 66.01.4; e
(c) Categoria "X," para:
(i) bússolas;
(ii) equipamento de motores de ignição;
(iii) hélices;
(iv) instrumentos, incluído ou excluindo instrumentos operados electronicamente; ou;
(v) equipamento eléctrico;
(vi) pilotos automáticos;
(vii) equipamento eletrónicos, incluindo ou excluindo equipamentos usando técnicas de pulsação; ou
(viii) a execução de processos de soldadura nas aeronaves matriculadas em Moçambique e seus componentes.
(d) uma categoria de instrutor de manutenção de aeronaves.

(3) Uma categoria "C" para um determinado tipo de motor instalado em uma aeronave de asas rotativas, deve ser concedida somente em conjunção com uma Categoria "A" para o tipo de aeronaves de asas rotativas na qual o motor é instalado.

66.01.6 Formação e Competência

(1) Um requerente à uma licença de técnico de manutenção de aeronave ou de categoria de aeronaves, deve concluir com sucesso a formação conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL.

(2) O detentor de uma licença de técnico de manutenção de aeronaves da categoria apropriada, não deve exercer os privilégios concedidos pela licença e a categoria apropriada, a menos que o mesmo mantenha a competência requerida em conformidade com os requisitos prescritos neste Regulamento.

66.01.7 Exame de conhecimentos teóricos

(1) Um requerente de uma licença de técnico de manutenção de aeronaves ou categoria, deve ser aprovado no exame escrito apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL.

(2) Um requerente que for reprovado no referido exame escrito poderá efectuar o pedido de recurso após o período apropriado especificado no Documento MOZ-CATS-AMEL.

66.01.8 Adequação médica e uso problemático de substâncias psico-activas

(1) O detentor de uma licença de técnico de manutenção de aeronaves de categoria apropriada não deve exercer os privilégios concedidos pela licença e a categoria apropriada se o mesmo souber ou suspeitar que a sua condição mental ou física faça com que ele não seja adequado para exercer os privilégios concedidos por tal licença.

(2) O detentor de uma licença de técnico de manutenção de aeronaves de categoria apropriada não deve:

(a) consumir qualquer bebida alcoólica nas 12 horas anteriores ao início do trabalho;
(b) iniciar um período de serviço enquanto a concentração de álcool em qualquer amostra de sangue tirada de qualquer parte de seu corpo for inferior a 0,04 gramas por 100 mililitros;
(c) consumir álcool durante o período de serviço ou enquanto estiver de plantão;
(d) iniciar o período de serviço enquanto estiver sob a influência de álcool ou qualquer droga com efeito narcótico.

66.01.9 Língua

Os técnicos de manutenção de aeronaves devem ter habilidades suficiente para ler, falar e entender a língua inglesa, a fim de desempenhar adequadamente as suas responsabilidades como técnicos de manutenção de aeronaves.

66.01.10 Validação da licença emitida pela autoridade apropriada

(1) O detentor de uma licença de técnico de manutenção de aeronave emitido pela Autoridade apropriada, que pretender actuar como técnico de manutenção de aeronave em Moçambique, deve requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico nos termos prescritos no Documento MOZ-CATS-AMEL, a validação da referida licença.

(2) O requerimento para a validação deve ser acompanhado da:

(a) taxa apropriada conforme prescrito na regulamentação aplicável;
(b) licença à qual se refere a validação; e

(c) no caso da validação de uma licença e categoria, os privilégios que tenham que ser exercidos para propósitos comerciais, uma autorização de trabalho temporária, autorização de residência permanente e uma carta nomeação a partir de um empregador de Moçambique que requisite os serviços do solicitante.

(3) Uma licença de técnico de manutenção de aeronaves emitida pela Autoridade apropriada, pode ser validada pelo Órgão Regulador Aeronáutico, sujeito às mesmas limitações que se aplicam à licença e sujeito aos requisitos e condições conforme prescritos no Documento MOZ-CATS-AMEL.

(4) Uma licença de técnico de manutenção de aeronaves emitida pela Autoridade apropriada, deve ser validada pelo Órgão Regulador Aeronáutico:

(a) no formulário apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL;

(b) para um período de 24 meses, calculado da data de validação, ou o período de validade da referida licença, qualquer que for o período.

(5) O Órgão Regulador Aeronáutico pode renovar a validação de uma licença de técnico de manutenção de aeronaves emitida pela autoridade apropriada nas circunstâncias e nas condições conforme prescritas no Documento MOZ-CATS-AMEL.

(6) O detentor de uma licença de técnico de manutenção de aeronaves deve estar sempre em conformidade com as regulamentações deste Regulamento e os requisitos e condições prescritas no Documento MOZ-CATS-AMEL.

66.01.11 Emissão de Licença

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deve emitir uma licença de técnico de manutenção de aeronaves ou categoria, se o requerente cumprir com os requisitos referidos neste capítulo.

(2) A licença ou categoria deverá ser emitida na forma apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL.

(3) A categoria deve especificar o tipo de aeroplano, asas rotativas, motores, equipamento, instrumentos ou processos de soldagem a respeito dos quais o detentor de tal categoria esteja habilitado a exercer os privilégios da mesma.

(4) Após a emissão de uma licença o titular da mesma deve assinar imediatamente a tinta no espaço providenciada para o efeito.

66.01.12 Período de validade

(1) Uma licença de técnico de manutenção de aeronaves deve ser válida por um período de 24 meses contados a partir da data da sua emissão ou a partir da data de caducidade da licença, no caso da mesma ser renovada de acordo com as provisões da parte 66.01.13.

(2) Qualquer emenda de uma licença será válida pelo período para o qual a licença é válida.

(3) Qualquer categoria será válida pelo período para o qual a licença é válida.

(4) Uma categoria de instrutor de manutenção deve ser válida pelo período para o qual a licença é válida.

66.01.13 Renovação da licença

(1) Para renovar uma licença de técnico de manutenção de aeronaves e categoria, o titular da mesma deve, dentro de 24 meses precedentes à data de caducidade, ter exercido durante não menos que seis meses, as funções de técnico de manutenção de aeronaves numa capacidade supervisora.

(2) Para renovar uma categoria de instrutor de manutenção de aeronaves, o titular da mesma deve, dentro de 24 meses precedentes à data de caducidade da categoria, ter exercido durante não menos que seis meses, as funções de instrutor de manutenção de aeronaves.

(3) Um pedido de renovação da licença e categoria deve, dentro de 30 dias imediatamente precedentes à data da caducidade, ser efectuado e dirigido:

(a) ao Órgão Regulador Aeronáutico, na forma apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL; e

(b) acompanhado de:

(i) uma cópia fiel reconhecida da licença anterior do requerente;

(ii) a taxa apropriada conforme prescrito na regulamentação apropriada; e

(iii) prova original ou reconhecida da conformidade com as provisões previstas no sub-regulamento (1).

(4) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá renovar a licença e categoria se o requerente cumprir com os requisitos referidos nos sub-regulamentos (1) e (2).

(5) A licença deve ser renovada na forma apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL.

66.01.14 Remissão

(1) O titular de uma licença de técnico de manutenção de aeronaves que tenha expirado devido ao lapso do período referido na parte 66.01.12, poderá solicitar a reemissão da mesma.

(2) O pedido de reemissão da licença deve cumprir com os requisitos estipulados neste capítulo.

(3) Após o pedido a licença será reemitida se o requerente cumprir com os requisitos referidos neste capítulo.

66.01.15 Registo de licenças

(1) O Órgão Regulador Aeronáuticor deve manter um registo de licenças de técnicos de manutenção de aeronaves emitidas, validadas, renovadas ou reemitidas nos termos regulamentados neste capítulo.

(2) O registo deve conter as seguintes informações:

(a) o nome completo do detentor da licença;

(b) o endereço postal do detentor da licença;

(c) o telefone e o número de fax do detentor da licença;

(d) a data em que a licença foi emitida, renovada ou reemitida;

(e) os detalhes das categorias possuídas pelo detentor da licença; e

(f) a nacionalidade do detentor da licença.

(3) As informações referidas no nº (2) deverão ser gravadas no registo dentro de 7 dias da data em que a licença foi emitida, validada, renovada ou reemitida.

(4) O registo deve ser mantido num local seguro nas instalações do Órgão Regulador Aeronáutico.

(5) Uma cópia do registo deve ser fornecida a qualquer pessoa que a requeira, mediante o pagamento da taxa apropriada.

66.01.16 Designação de examinadores

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico pode designar um examinador, com respeito a uma categoria ou categorias válidas possuídas por este, para:

(a) emitir um certificado a um requerente que atingir o

treinamento apropriado e os requisitos do exame de conhecimento teórico prescritos neste capítulo para a emissão ou a renovação de uma habilitação de técnico de manutenção de aeronaves da Classe I ou da Classe II de uma categoria similar.

(b) certificar no diário de bordo do registo de experiência do requerente para a emissão da renovação de uma licença de técnico de manutenção de aeronaves da Classe I ou Classe II, de uma categoria similar, que o requerente está em conformidade com os requisitos de experiência apropriados prescritos neste capítulo;

(c) emitir um certificado ao requerente que atingir o treinamento apropriado e os requisitos do exame de conhecimento teórico prescritos neste capitulo para a emissão ou renovação de uma categoria de instrutor de manutenção de aeronaves, com uma categoria válida similar, e

(d) certificar no diário de bordo do registo de experiência do requerente para a emissão ou a renovação de uma categoria de instrutor de manutenção de aeronaves com uma categoria similar válida, que o requerente está em conformidade com os requisitos de experiência apropriados prescritos neste capitulo.

(2) Os privilégios referidos no nº (1) devem ser exercidos e executados de acordo com as condições, regras, requisitos, procedimentos ou padrões conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL.

(3) O Órgão Regulador Aeronáutico, na pessoa do Diretor, deverá assinar e emitir para cada examinador designado, um documento que contenha o nome completo do examinador e uma declaração expressando de que:

(a) o examinador foi designado nos termos do previsto no nº (1); e

(b) o examinador tem a competência para exercer os privilégios referidos no nº (1).

66.01.17 Organização de formação em aviação

(1) A formação, conforme referido neste Regulamento deve ser fornecido somente por:

(a) uma organização de formação aeronáutica aprovada nos termos do do MOZCAR Parte 141; ou

(b) uma organização de formação estrangeira, reconhecida pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

66.01.18 Insenções

O Órgão Regulador Aeronáutico na pessoa do Director pode insentar qualquer pessoa de qualquer requisito previsto neste Regulamento seguindo os procedimentos prescritos na Regulamentação apropriada.

66.01.19 Cadernetas de trabalho (Logbooks)

(1) O detentor de uma licença de técnico de manutenção de aeronaves deve manter uma caderneta de trabalho e registar no mesmo toda a experiência, serviços e vistorias realizadas.

(2) A forma e informação que deve constar na referida caderneta e a maneira como a mesma deve ser mantida, devem ser conforme o prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL.

66.01.20 Mudança de nome e endereço

(1) Se uma licença de técnico de manutenção de aeronaves e categoria emitida nos termos dete Regulamento:

(a) não reflectir correctamente o nome ou endereço do titular da mesma; ou

(b) conter uma fotografia que já não seja uma imagem reconhecível do titular da mesma,

O seu titular deverá, dentro de 30 dias a partir do dia em que o nome ou enedereço foi alterado, ou a fotografia tornou-se uma imagem irreconhecível, solicitar ao Órgão Regulador Aeronáutico, a emissão de uma nova licença e categoria.

(2) um pedido para a emissão de uma licença e categoria deve ser:

(a) efectuado na forma apropriada, conforme o prescrito no Documento MOZ-CATS-FCL 63; e

(b) acompanhado pela:

(i) licença original e categoria;

(ii) no caso da mudança de nome, uma cópia da certidão de mudança de nome emitida pelo Tribunal competente ou qualquer outro documento legal que confere a mudança do nome;

(iii) duas fotografias recentes da medida para passaportes; e

(iv) a taxa apropriada conforme prescrito na regulamentação apropriada.

(3) O Órgão Regulador Aeronáutico deve:

(a) emitir uma nova licença e categoria se o requerente cumprir com os requisitos referidos no nº (2); e

(b) Cancelar e destruir a licença e categoria original.

(4) Após a emissão da nova licença o titular da mesma deverá imediatamente assinar à tinta no espaço providenciado para o efeito.

66.01.21 Emissão da licença em 2ª via

(1) O titular de uma licença de técnico de manutenção de aeronaves e categoria que tenha sido extraviada, destruída ou desfigurada, de tal modo que os detalhes estejam ilegíveis, deve solicitar ao Órgão Regulador Aeronáutico a emissão da 2ª via da licença e categoria.

(2) Um pedido para a emissão de uma licença e categoria em 2ª via deve ser:

(a) efectuado num formulário apropriado conforme prescrito no Documento MOZ¬CATS-FCL 63; e

(b) acompanhado de:

(i) um certificado médico válido apropriado emitido nos termos do MOZCAR PARTE 67;

(ii) duas fotografias recentes da medida usada para passaporte; e

(iii) a taxa conforme prescrito na regulamentação apropriada.

(3) O Órgão Regulador Aeronáutico deve emitir uma licença e categoria em 2ª via, se o requerente cumprir com os requisitos referidos no n.º (2).

(4) Após a emissão de uma licença em 2ª via, o titular da mesma deve imediatamente assinar à tinta no espaço reservado para o efeito.

(5) Se, após a emissão de uma licença e categoria em 2ª via, a licença e categoria original for encontrada, o seu titular deverá tomar os passos necessários para obter a licença e categoria original e devolver imediatamente ao Órgão Regulador Aeronáutico, a licença e categoria emitida em 2ª via.

66.01.22 Conduta não autorizada

(1) Nenhuma pessoa deverá providenciar a uma outra pessoa, ou obter a partir de uma outra pessoa, qualquer exercício de exame, ou parte ou cópia do mesmo, a menos que seja autorizado pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

(2) Durante a realização de qualquer exame escrito de acordo com este Regulamento, nenhuma pessoa deve:

(a) copiar a partir de uma outra pessoa;
(b) usar qualquer tipo de fonte de informação não autorizada;
(c) comunicar sob forma alguma com outra pessoa, excepto o fiscal;
(d) efectuar o exame em nome de uma outra pessoa; ou
(e) remover qualquer material escrito ou imprimido da sala de exame, a menos que seja autorizado a fazê-lo.

(3) Qualquer conduta não autorizada referida nos termos referidos nos nºs (1) e (2) poderá resultar em:

(a) desqualificação na disciplina em questão;
(b) desqualificação em qualquer ou todas disciplinas já aprovadas; e
(c) proibição de efectuar mais exames durante um período que não exceda 12 meses.

66.01.23 Responsabilidades do técnico de manutenção de aeronaves

(1) Um técnico de manutenção de aeronaves deve:

(a) ser portador da licença de técnico de manutenção de aeronaves e categoria emitida, durante o exercício das suas funções e privilégios;
(b) exibir a licença à Autoridade apropriada sempre que para tal for solicitado.

66.01.24 Especificaçõe para licenciamento do pessoal

As licenças do pessoal emitidas pelo Órgão Regulador Aeronáutico deverão estar em conformidade com as especificações do Capitulo 5 do Anexo 1.

SUBPARTE 2 – LICENCIAMENTO DE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES DE CLASSE II (CATEGORIA A)

66.02.1 Requisitos para a habilitação e categoria

(1) Um requerente para a emissão de uma licença da Classe II de técnico de manutenção de aeronaves com uma categoria "A", ou uma emenda da mesma, deve:

(a) não ter menos do que 18 anos de idade;
(b) ter completado com sucesso a formação referida no MOZCAR PARTE 66.01.6;
(c) ter sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no MOZCAR PARTE 66.01.7; e
(d) ter obtido experiência nos termos referido neste Regulamento.

66.02.2 Experiência

Um requerente para a emissão de uma licença da Classe I de técnico de manutenção de aeronaves de categoria "A", deverá completar com sucesso a formação apropriada, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL.

66.02.3 Aplicação para habilitação ou emenda da mesma

(1) Uma aplicação para a emissão da licença de técnico de manutenção de aeronave de uma Classe II com uma Categoria "A" deve ser:

(a) dirigida ao Órgão Regulador Aeronáutico na forma apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL; e
(b) acompanhado de:
(i) prova original e certificada:
(aa) a identidade do requerente;
(bb) a idade do aplicante; e
(cc) registo da experiência de serviço e revisão do requerente, conforme detalhado no diário de bordo;
(ii) prova original ou reconhecida em como o requerente tenha sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no MOZCAR PARTE 66.01.7;
(iii) duas fotografias recentes da medida para passaporte; e
(iv) taxa, conforme prescrito na regulamentação apropriada.

(2) Uma solicitação para a emenda de uma habilitação da Classe I de técnico de manutenção de aeronaves da Categoria "B", deve ser:

(a) dirigida ao Órgão Regulador Aeronáutico em formulário apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL; e
(b) acompanhado por :
(i) uma original ou cópia reconhecida da licença do requerente;
(ii) prova original ou reconhecida em como o requerente tenha sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7;
(iii) uma prova original ou certificada de que o registo de experiência de serviço e revisão do requerente, conforme detalhado no seu registo de experiência no diário de bordo, com respeito ao tipo de aeronaves ou aeronaves de asas rotativas para qual a solicitação está sendo efectuada; e
(iv) a taxa apropriada conforme prescrito na regulamentação apropriada.

66.02.4 Privilégios e limitações

(1) Sujeito às provisões do nº (2), o detentor de uma licença de Classe II válida de técnico de manutenção de aeronaves de Categoria "A", deve ser intitulado a:

(a) certificar, de acordo com os regulametos no MOZCAR 43, a liberação para serviço do tipo especificado de aeronaves ou aeronave de asas rotativas, excluindo o seu motor ou motores; e

(b) certificar, no diário de bordo:

(i) trabalho que o programa de manutenção relacionado ao tipo especificado de aeronaves ou aeronave de asas rotativas autoriza o detentor da licença a certificar; e

(ii) qualquer ajuste, reparo menor ou modificação menor no tipo especificado de aeronaves ou aeronave de asas rotativas, incluindo a instalação ou substituição do equipamento, instrumentos e componentes de menor escala da aeronave ou aeronaves de asas rotativas, excluindo o seu motor ou motores;

Desde que o equipamento apropriado e instalações sejam usadas para o trabalho de manutenção a ser desempenhado.

(2) O detentor da licença deve, até que este atinja a idade de 21 anos, ser somente intitulado a exercer os privilégios da licença em Moçambique e com respeito a aeronave com um peso máximo de descolagem aprovado inferior a 5.700 kg, ou aeronave de asas rotativas com um peso máximo de descolagem inferior a 3.175 kg, matriculada e operada em Moçambique.

SUBPARTE 3 – LICENCIAMENTO DE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES DE CLASSE II (CATEGORIA C)

66.03.1 Requisitos para o licenciamento e categoria

(1) Um requerente para a emissão de uma licença da Classe II de técnico de manutenção de aeronaves com uma categoria "C", ou uma emenda da mesma, deve:

(a) não ter menos do que 18 anos de idade;

(b) ter completado com sucesso a formação referida no Regulamento 66.01.6;

(c) ter sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7; e

(d) ter obtido experiência referida neste capítulo.

66.03.2 Experiência

Um requerente para a emissão de uma licença da Classe II de técnico de manutenção de aeronaves de categoria "C", deve completar com sucesso a formação apropriada, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL.

66.03.3 Aplicação para licenciamento ou emenda

(1) Uma aplicação para a emissão da licença de técnico de manutenção de aeronave de uma Classe II com uma Categoria "C" deve ser:

(a) dirigida ao Órgão Regulador Aeronáutico na forma apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL; e

(b) acompanhado de:

(i) prova original e certificada:

(aa) a identidade do requerente;

(bb) a idade do aplicante; e

(cc) registo da experiência de serviço e revisão do requerente, conforme detalhado no diário de bordo;

(ii) prova original ou cópia reconhecida em como o requerente tenha sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7;

(iii) duas fotografias recentes da medida para passaporte; e

(iv) taxa, conforme prescrito na regulamentação apropriada.

(2) Uma solicitação para a emenda de uma habilitação da Classe II de técnico de manutenção de aeronaves da Categoria "C", deve ser:

(a) dirigida ao Órgão Regulador Aeronáutico no formulário apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL; e

(b) acompanhado de:

(i) uma original ou cópia do reconhecida da licença do requerente;

(ii) prova original ou cópia reconhecida em como o requerente tenha sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7;

(iii) uma prova original ou cópia certificada de que o registo de experiência de serviço e revisão do requerente, conforme detalhado em seu registo de experiência no diário de bordo, com respeito ao tipo de aeronaves ou aeronaves de asas rotativas para qual a solicitação está sendo feita; e

(iv) a taxa apropriada conforme prescrito na regulamentação.

66.03.4 Privilégios e limitações

(1) Sujeito às provisões do nº (2), o detentor de umalicença de Classe II válida de técnico de manutenção de aeronaves de Categoria "C", deve ser intitulado a:

(a) certificar, de acordo com o previsto no MOZCAR 43, a liberação para serviço do tipo especificado de aeronaves ou aeronave de asas rotativas, excluindo o seu motor ou motores; e

(b) certificar, no diário de bordo:

(i) trabalho que o programa de manutenção relacionado ao tipo especificado de aeronaves ou aeronave de asas rotativas autoriza ol detentor da licença a certificar; e

(ii) a instalação de tipo específico de motor ou motores numa aeronave;

(iii) a instalação e manutenção, diferente daquela da revisão, principais modificações ou reparaçãoi, de hélices e montagem de hélices de pitch variável que possa ter sido desmontado para fins de transporte; e

(iv) qualquer ajustamento ou modificação menor do especificado tipo de motor ou motores e a substituição de componentes externos e montagem de pistões e cilindros, se tal substituição não envolver a desmontagem do motor ou motores para finalidades diferentes das de obter acesso aos componentes e montagens.

(2) O detentor da licença deve, até atingir a idade de 21 anos, ser apenas intitulado a exercer os privilégios da licença em Moçambique e com respeito a aeronave com um peso máximo de descolagem aprovado inferior a 5.700 kg, ou aeronave de asas rotativas com um peso máximo de descolagem inferior a 3.175 kg, matriculada e operada em Moçambique.

SUBPARTE 4 – LICENCIAMENTO DE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES DE CLASSE II (CATEGORIA W)

66.04.1 Requisitos para a licenciamento e categoria

(1) Um requerente para a emissão de uma licença da Classe II de técnico de manutenção de aeronaves com uma Categoria "W", ou uma emenda da mesma, deve:

(a) não ter menos do que 18 anos de idade;

(b) ter completado com sucesso a formação referida no Regulamento 66.01.6;

(c) ter sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7; e

(d) ter obtido experiência referida neste capítulo.

66.04.2 Experiência

Um requerente para a emissão de uma habilitação da Classe II de técnico de manutenção de aeronaves de Categoria "W," deve completar com sucesso a formação apropriada, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL.

66.04.3 Aplicação para licenciamento ou emenda

(1) Uma aplicação para a emissão da licença de técnico de manutenção de aeronave de uma Classe II com uma Categoria "W "deve ser:

(a) dirigida ao Órgão Regulador Aeronáutico na forma apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL; e

(b) acompanhado de:

(i) prova original ou cópia certificada da:

(aa) identidade do requerente;

(bb) idade do aplicante; e

(cc) registo da experiência de serviço e revisão do requerente, conforme detalhado no diário de bordo;

(ii) prova original ou reconhecida em como o requerente tenha sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7;

(iii) duas fotografias recentes da medida para passaporte; e

(iv) taxa, conforme prescrito na regulamentação apropriada.

(2) Uma solicitação para a emenda de uma licença da Classe II de técnico de manutenção de aeronaves da Categoria "W", deve ser:

(a) dirigida ao Órgão Regulador Aeronáutico no formulário apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL; e

(b) acompanhado de:

(i) uma original ou cópia reconhecida da licença do requerente;

(ii) prova original ou reconhecida em como o requerente tenha sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7;

(iii) uma prova original ou certificada de que o registo de experiência de serviço e revisão do requerente, conforme detalhado em seu registo de experiência no diário de bordo, com respeito ao tipo de aeronaves ou aeronaves de asas rotativas para qual a solicitação está sendo efectuada; e

(iv) taxa, conforme prescrito na regulamentação apropriada.

66.04.4 Privilégios e limitações

(1) Sujeito às provisões do nº (2), o detentor de uma licença de Classe II válida de técnico de manutenção de aeronaves de Categoria "W", deve ser intitulado a:

(a) certificar, de acordo com os previsto no Regulamento 43, a liberação para serviço do especificado tipo de equipamento; e

(b) certificar, no diário de bordo:

(i) trabalho sobre o qual o programa de manutenção relacionado com o especificado tipo de equipamento o autoriza a certificar;

(ii) qualquer ajuste, manutenção ou modificação do referido equipamento, e

(iii) qualquer instalação do referido equipamento na aeronave e a substituição de componentes e acessórios do equipamento: desde que nenhum equipamento seja desmontado para a finalidade de efectuar substituições internas.

(2) O detentor da licença deve, até atingir a idade de 21 anos, ser somente entitulado a exercer os privilégios da licença em Moçambique e com respeito a aeronave com um peso máximo de descolagem aprovado inferior a 5.700 kg, ou aeronave de asas rotativas com um peso máximo de descolagem inferior a 3.175 kg, matriculada e operada em Moçambique.

SUBPARTE 5 - LICENCIAMENTO DE TÉCNICOS DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES DE CLASSE I (CATEGORIA B)

66.05.1 Requisitos para a habilitação e categoria

(1) Um requerente para a emissão de uma licença da Classe I de técnico de manutenção de aeronaves com uma categoria "B", ou uma emenda da mesma, deve:

(a) não ter menos do que 21 anos de idade;

(b) ter completado com sucesso o treinamento referido no Regulamento 66.01.6;

(c) ter sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7; e
(d) ter obtido experiência referida neste capítulo.

66.05.2 Experiência

Um requerente para a emissão de uma licença da Classe II de técnico de manutenção de aeronaves de categoria "B", deve completar com sucesso a formação apropriado, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL.

66.05.3 Aplicação para licenciamento ou emenda

(1) Uma aplicação para a emissão da licença de técnico de manutenção de aeronave de uma Classe I com uma Categoria "B" deve ser:

(a) dirigida ao Órgão Regulador Aeronáutico na forma apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL; e
(b) acompanhado de:
(i) prova original e certificada:
(aa) a identidade do requerente;
(bb) a idade do aplicante; e
(cc) registo da experiência de serviço e revisão do requerente, conforme detalhado no diário de bordo;
(ii) prova original ou reconhecida em como o requerente tenha sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7;
(iii) duas fotografias recentes da medida para passaporte; e
(iv) taxa, conforme prescrito na regulamentação apropriada.

(2) Uma solicitação para a emenda de uma licença da Classe II de técnico de manutenção de aeronaves da Categoria "A", deve ser:

(a) dirigida Órgão Regulador Aeronáutico em formulário apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL; e
(b) acompanhado de:
(i) uma original ou cópia reconhecida da licença do requerente;
(ii) prova original ou reconhecida em como o requerente tenha sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7;
(iii) uma prova original ou certificada de que o registo de experiência de serviço e revisão do requerente, conforme detalhado em seu registo de experiência no diário de bordo, com respeito ao tipo de aeronaves ou aeronaves de asas rotativas para qual a solicitação está sendo efectuada; e
(iv) a taxa apropriada conforme prescrito na regulamentação apropriada.

66.05.4 Privilégios e limitações

(1) Sujeito às provisões do nº (2), o detentor de uma licença de Classe I válida de técnico de manutenção de aeronaves de Categoria "B", deve ser intitulado a certificar, no diário de bordo:

(a) a revisão, reparação ou modificação, incluindo ornamentação, soldagem, pintura em spray, chapa electrónica ou maquinaria, do especificado tipo de aeroplano ou aeronave de asas rotativas, excluindo seu motor ou motores, excepto:
(i) a revisão, reparação ou modificação de tal iten, equipamento ou aparato que tenha que ser certificado pelo detentor de uma Categoria "X"; e
(ii) a instalação e testagem de tal instrumento, equipamento eléctrico ou aparato de rádio que tenha que ser certificado pelo detentor de uma Categoria "X";
(b) sujeita às provisões do Regulamento 43.02.11, a testagem não-destrutiva de estruturas, compostos, componentes e acessórios;
(c) a revisão de pneumáticos e componentes de combustível; e
(d) a manufactura ou substituição de componentes e acessórios, se a manufactura ou substituição dos componentes ou acessórios for necessário para o detentor completar uma revisão, reparação ou modificação que vai certificar.

SUBPARTE 6 – LICENCIAMENTO DE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES DE CLASSE I (CATEGORIA D)

66.06.1 Requisitos para a habilitação e categoria

(1) Um requerente para a emissão de uma licença da Classe I de técnico de manutenção de aeronaves com uma Categoria "D", ou uma emenda da mesma, deverá:

(a) não ter menos do que 21 anos de idade;
(b) ter completado com sucesso a formação referida no Regulamento 66.01.6;
(c) ter sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7; e
(d) ter obtido experiência referida neste Capitulo.

66.06.2 Experiência

Um requerente para a emissão de uma licença da Classe I de técnico de manutenção de aeronaves de Categoria "D", deve completar com sucesso a formação apropriada, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL.

66.06.3 Aplicação para licenciamento ou emenda

(1) Uma aplicação para a emissão da licença de técnico de manutenção de aeronave de uma Classe I com uma Categoria "D" deve ser:

(a) dirigida ao Órgão Regulador Aeronáutico na forma apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL; e
(b) acompanhado de:
(i) prova original e certificada da:
(aa) identidade do requerente;
(bb) idade do aplicante; e
(cc) registo da experiência de serviço e revisão do requerente, conforme detalhado no diário de bordo;
(ii) prova original ou cópia reconhecida em como o requerente tenha sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7;
(iii) duas fotografias recentes do requerente da medida para passaporte; e
(iv) taxa, conforme prescrito na regulamentação apropriada.

(2) Uma solicitação para a emenda de uma licença da Classe I de técnico de manutenção de aeronaves da Categoria "D", deve ser:

(a) dirigida ao Órgão Regulador Aeronáutico em formulário apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL; e

(b) acompanhado de:

(i) uma original ou cópia reconhecida da licença do requerente;

(ii) prova original ou reconhecida em como o requerente tenha sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7;

(iii) uma prova original ou certificada de que o registo de experiência de serviço e revisão do requerente, conforme detalhado em seu registo de experiência no diário de bordo, com respeito ao tipo de aeronaves ou aeronaves de asas rotativas para qual a solicitação está sendo feita; e

(iv) taxa, conforme prescrito na regulamentação apropriada.

66.06.4 Privilégios e limitações

(1) Sujeito às provisões do nº (2), o detentor de uma licença de Classe I válida de técnico de manutenção de aeronaves de Categoria "D", deve ser intitulado a certificar, no diário de bordo:

(a) a revisão, reparação ou modificação do especificado tipo de motor ou motores, excepto a revisão, reparação ou modificação do equipamento de ignição, diferente das velas, e da hélice, arranque e gerador, que tem que ser certificado pelo detentor da Categoria X: Desde que a substituição dos acessórios mecânicos de um magneto possam ser certificadas; e

(b) a manufactura ou substituição de componentes e acessórios, se a manufactura ou substituição dos componentes ou acessórios ser necessário para tal detentor em completar uma revisão, reparação ou modificação que ele ou ela irá certificar.

SUBPARTE 7 – LICENCIAMENTO DE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES DE CLASSE I (CATEGORIA X)

66.07.1 Requisitos para a habilitação e categoria

(1) Um requerente para a emissão de uma licença da Classe I de técnico de manutenção de aeronaves com uma categoria "X", ou uma emenda da mesma, deve:

(a) não ter menos do que 21 anos de idade;

(b) ter completado com sucesso a formação referida no Regulamento 66.01.6;

(c) ter sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7; e

(d) ter obtido experiência referida neste capítulo.

66.07.2 Experiência

Um requerente para a emissão de uma licença da Classe I de técnico de manutenção de aeronaves de Categoria "X", deve completar com sucesso a formação apropriada, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL.

66.07.3 Aplicação para licença ou emenda

(1) Uma aplicação para a emissão da licença de técnico de manutenção de aeronave de uma Classe I com uma Categoria "X" deve ser:

(a) dirigida ao órgão Regulador Aeronáutico na forma apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL; e

(b) acompanhado de:

(i) prova original e certificada:

(aa) a identidade do requerente;

(bb) a idade do aplicante; e

(cc) registo da experiência de serviço e revisão do requerente, conforme detalhado no diário de bordo;

(ii) prova original ou cópia reconhecida em como o requerente tenha sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7;

(iii) duas fotografias recentes da medida para passaporte do requerente; e

(iv) a taxa apropriada conforme prescrito na regulamentação apropriada.

(2) Uma solicitação para a emenda de uma licença da Classe I de técnico de manutenção de aeronaves da Categoria"X", deve ser:

(a) dirigida ao Órgão Regulador Aeronáutico no formulário apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL; e

(b) acompanhado de:

(i) uma original ou cópia reconhecida da licença do requerente;

(ii) prova original ou reconhecida em como o requerente tenha sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7;

(iii) uma prova original ou certificada de que o registo de experiência de serviço e revisão do requerente, conforme detalhado em seu registo de experiência no diário de bordo, com respeito ao tipo de aeronaves ou aeronaves de asas rotativas para qual a solicitação está sendo efctuada; e

(iv) taxa, conforme prescrito na regulamentação apropriada.

66.07.4 Privilégios e limitações

(1) Sujeito às provisões do nº (2), o detentor de uma licença de Classe I válida de técnico de manutenção de aeronaves de Categoria X, deve ser intitulado a certificar, no diário de bordo:

(a) a instalação e compensação de especificadas bússolas;

(b) a instalação, revisão, reparação ou modificação do especificado equipamento de ignição do motor, e substituições da mesma;

(c) a instalação, revisão, reparação ou modificação de especificados instrumentos;

(d) a instalação, revisão, reparação ou modificação de pilotos automáticos que operam sobre princípios electrónicos;

(e) a instalção de ajustamentos usados em voo de pilotos automáticos electrónicos;

(f) a instalação, revisão, reparação ou modificação do especificado aéreo, e substituições do mesmo; e

(g) a realização de especificados processos de soldagem.

SUBPARTE 8 – CATEGORIA DE INSTRUTOR DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES

66.08.1 Requisitos para a categoria de instrutor de manutenção

(1) Um requerente à emissão de categoria de instrutor de manutenção de aeronaves deve:

(a) ter 21 anos de idade;
(b) possuir uma licença de técnico de manutenção de aeronaves válida;
(c) ter pelo menos uma categoria válida;
(d) ter sido aprovado no exame de conhecimento teórico referido no Regulamento 66.01.7; e
(f) ter adquirido a experiência referida neste capítulo.

66.08.2 Experência

Um requerente para a emissão de uma licença de categoria de instrutor de manutenção de aeronaves, deve ter a experiência apropriada, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL.

66.08.3 Solicitação de uma categoria de instrutor de manutenção de aeronaves

(1) Um pedido para a emissão de uma categoria de instrutor de manutenção de aeronaves deve ser:

(a) dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no formulário apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMEL; e
(b) acompanhado de:
(i) prova original ou certificada da:
(aa) idade do requerente;
(bb) conformidade com os requisitos referidos no Regulamneto 66.08.1; e
(cc) a competência do requerente para exercer os privilégios referidos no Regulamento 66.08.4;
(ii) uma cópia fiel da licença do técnico de manutenção de aeronaves do requerente; e
(iii) taxa, conforme prescrito na regulamentação apropriada.

66.08.4 Privilégios da categoria de instrutor de manutenção de aeronaves

(1) O titular de uma categoria de instrutor de manutenção de aeronaves deve estar habilitado para:

(a) dar instrução académica ou prática sobre qualquer categoria válida detida; e
(b) actuar como um examinador em qualquer das categorias válidas detidas, se designado pelo Órgão Regulador Aeronáutico, nos termos previstos no Regulamento 66.01.16.

MOZ-CAR PARTE 67

REQUISTOS MÉDICOS

67.00.1 Aplicabilidade

(1) Esta parte aplicar-se-á:

(a) A emissão de atestados médicos para a tripulação de voo;
(b) ao pessoal de serviço de tráfego aéreo e outro pessoal.

67.00.2 Classes de atestados médicos

(1) As classes dos atestados médicos são:

(a) Classe 1

(i) Piloto de linha aérea: aeronave e helicóptero;
(ii) Piloto comercial: aeronave e helicóptero;
(iii) Piloto comercial: ultraleve;
(iv) Piloto comercial giroplano;
(v) Piloto comercial (glider);
(vi) Piloto comercial de balões dirigíveis;
(vii) Piloto de balões livres;
*(viii)*Engenheiros de voo;

(b) Classe 2

(i) Piloto particular: aeronave e helicóptero;
(ii) aluno Piloto;
(iii) Piloto de ultraleve;
(iv) Piloto de planador;
(v) Piloto de giroplano;
(vii) Piloto de balão livre;

(c) Classe 3

(i) Controlador de tráfego aéreo.

(2) Um membro da tripulação de voo que seja possuidor de um atestado médico válido da Classe 1 referido no sub regulamento (1)(a), deve ser titular de um atestado médico válido da Classe 2 referido no sub-regulamento (1)(b).

(3) Expirada a validade do atestado médico da Classe 1 referido no sub regulamento (1)(a), tal atestado médico deve ser considerado válido para o período remanescente em relação ao qual permaneceria válido como atestado médico da Classe 2 referido no sub regulamento (1)(b) como especificado no MOZ-CAR, Parte 67, secção 67.00.6.

(4) Os requisitos médicos e os padrões a serem cumpridos por um requerente, ou titular de um atestado médico das Classes 1, 2 ou 3 estão prescritos no Capítulo 6 do Anexo 1, como especificado no documento MOZ-CATS-MR.

67.00.3 Designação de um órgão ou instituição

(1) O(A) Director-Geral(a) é responsável pelo controlo e supervisão dos padrões médicos da aviação, mas pode designar um órgão ou instituição para:

(a) fazer o controlo dos exames ou testes médicos ou dos examinadores médicos da aviação que realizam tais exames ou testes e manter todos os livros de registo ou documentos relacionados com tais exames ou testes;
(b) definir os padrões para tais exames ou testes e para tais examinadores médicos da aviação;
(c) recomendar ao Director-Geral a nomeação de examinadores médicos da aviação;
(d) avaliar os relatórios apresentados pelos examinadores médicos;
(e) recomendar ao Director-Geral a emissão, emenda, suspensão ou retirada/ confiscação de atestados médicos; e
(f) sujeito às cláusulas do MOZ-CAR, Parte 67, secção 67.00.9, assessorar o Director Geral em qualquer questão relacionada com tais exames, testes ou examinadores médicos da aviação e sobre a formação em primeiros socorros dos membros da tripulação de voo e da tripulação de bordo.

(2) A nomeação referida no sub-regulamento (1) deve ser feita por escrito e deve ser publicada pelo Director-Geral dentro de 30 dias contados a partir da data de tal nomeação.

(3) As condições e os requisitos para a nomeação referida no sub-regulamento (1) estão prescritos no documento MOZ--CATS MR.

(4) Qualquer praticante de medicina empregue pelo órgão ou instituição designada nos termos do sub-regulamento (1) não fica desqualificado em termos de designação como examinador médico da aviação em virtude de tal emprego.

67.00.4 Nomeação de examinadores médicos da aviação

(1) O(A) Director-Geral(a) pode, depois de consultas com o órgão ou instituição, designar os examinadores médicos da aviação, qualificados e licenciados na prática de medicina, para realizarem os exames ou testes necessários para a emissão de atestados médicos.

(2) Os examinadores médicos devem ter recebido formação em medicina aeronáutica e efectuarão refrescamentos bianuais. Antes da designação, os examinadores médicos devem ter demonstrado competência adequada na medicina aeronáutica.

(3) Os examinadores médicos deve ter ter conhecimento prático e experiência como prescrito no documento MOZ-CATS-MR sobre as condições em que os titulares das licenças e das qualificações desempenharão as suas funções.

(4) Os examinadores médicos só realizarão consultas médicas nas áreas de especialidade para as quais eles foram nomeados.

(5) Onde um examinador nomeado ministra exames médicos a um requerente a emissão ou renovação de um atestado médico:

(a) ministrará o exame médico de acordo com os procedimentos definidos nesta Parte; e

(b) enviará o relatório médico que especifica os resultados do exame médico ao órgão designado dentro de 30 dias.

(6) O Director-Geral assina e emite, para cada examinador médico nomeado da aviação, um documento que indica o nome completo de tal examinador médico da aviação e uma declaração indicando que:

(a) tal examinador médico da aviação foi designado nos termos do sub-regulamento (1); e

(b) tal examinador médico tem poderes para:

(i) ministrar o exame ou teste médico necessário para a emissão do atestado médico apropriado;

(ii) sujeito às cláusulas do MOZ-CAR, Parte 67, secção 67.00.8, endossar os atestados médicos de acordo com MOZ-CAR, Parte 67, secção 67.00.5 (4); ou

(iii) deferir a emissão de tal atestado médico se não houver instrução apropriada do órgão ou instituição designada.

67.00.5 Período de validade dos atestados médicos

(1) O atestado médico da Classe 1 é emitido por um período que não excede:

(a) 12 meses, contados a partir da data em que o exame médico ocorreu e o requerente tenha menos de 60 anos de idade; e

(b) seis (6) meses, contados a partir da em que o exame médico ocorreu, e o requerente tenha idade superior a 60 anos.

(2) O atestado médico da Classe 2 deve ser emitido para um período que não exceda:

(a) 60 meses, contados a partir do dia do mês em que o exame médico ocorreu e o requrente tenha idade inferior a 60 anos; e

(b) 24 meses, contados a partir do último dia do mês em que o exame médico ocorreu, e o requerente tenha idade superior a 60 anos.

(3) O atestado médico da Classe 3 deve ser emitido para um período que não exceda:

(a) 48 meses, contados a partir do dia do mês em que o exame médico ocorreu, e o requerente tenha idade inferior a 60 anos;

(b) 24 meses, contados a partir do dia do mês em que o exame médico ocorreu e o requerente tenha idade superior a 60 anos.

(4) Não obstante as cláusulas do sub regulamento (1) e (2) qualquer examinador médico aeronáutico pode:

(a) se as indicações médicas assim o exigirem:

(i) que os exames ou testes médicos sejam feitos em intervalos menores do que os referidos nos números anteriores; ou

(ii) exames ou testes adicionais sejam feitos; ou

(b) quando o desempenho seguro das funções essenciais dos examinadores médicos da aviação na operação de um aeroplano, pelo titular de tal atestado médico, depender da conformidade com qualquer limitação especial, endossar o atestado médico com tal requisito ou limitação.

(5) Onde o titular de um atestado médico faz o exame médico ministrado pelos examinadores médicos da aviação designados para fins de obtenção de autorização para começar ou continuar a usufruir dos privilégios do titular do(a) autorização "permit", licença ou qualificação, os examinadores médicos:

(a) devolverão o atestado médico ao requerente com o endosso apropriado marcado nele, nomeadamente,

(5) "apto",

(ii) "apto", sujeito a qualquer restrição já endossada no atestado médico; ou

(iii) "não apto"; e

(b) assinar, indicar a data do atestado médico e carimbá-lo com o carimbo oficial do examinador médico, se houver algum.

(c) enviar um relatório médico que especifique os resultados do exame médico ao órgão designado dentro de 30 dias contados a partir do dia em que o exame médico foi realizado.

(6) Onde o atestado médico do requerente tiver sido assinalado com o endosso referido no sub-regulamento (4)(a)(i) ou (ii), que afecta a habilidade do titular da licença em termos de usufruir dos privilégios da licença num grau adverso:

(a) O (s) examinador (ores) enviarão ao órgão designado, dentro de 30 dias contados a partir da data em que se realiza o exame médico, um relatório médico que especifique os resultados do exame médico;

(b) o atestado deve ser válido por um período máximo de 90 dias ou conforme prscrito pela junta médica aeronáutica, contados a partir data em que o mesmo tiver sido endossado; e

(c) O órgão ou instituição designada emitirá um novo atestado médico com qualquer endosso necessário como prescrito no MOZ-CAR, Parte 67, secção 67.00.7(4).

67.00.6 Requerimento para a emissão de atestado médico

(1) Um requerimento para a emissão de um atestado médico deve ser redigido conforme formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-MR.

(2) Um requerente que faça qualquer exame ou teste médico para a emissão de um atestado médico:

(a) apresentará prova da sua identidade; e

(b) apresentará para fins de inspecção qualquer licença que esteja na sua posse, para a qual se precisa o atestado, e o atestado médico mais recente que estiver na sua posse, se houver.

(c) assinará e enviará uma declaração aos examinadores médicos indicando se eles anteriormente fizeram tal exame, se sim, a data, o local e o resultado do último exame devem ser apresentados.

(d) indicar ao examinador se um exame médico for a anteriormente recusado, revogado e, se sim, a razão para tal recusa, revogação ou suspensão.

(e) apresentar ao examinador médico uma declaração pessoalmente certificada dos factos médicos pessoais, familiares e historial hereditário. O requerente deve ser dado a conhecer sobre a necessidade de fazer uma declaração que seja tão completa e exacta quanto o conhecimento do requerente possa permitir fazer e que qualquer declaração falsa deve ser tratada de acordo com o sub-regulamento (5).

(3) Sujeito às cláusulas do MOZ-CAR, Parte 67, secção 67.00.3 (1) *(c)* e 67.00.4(3) *(b) (iii),* um requerente que cumpra com os requisitos e padrões médicos apropriados referidos na secção 67.00.2(6), terá direito a um atestado médico.

(4) Qualquer declaração falsa feita ao examinador médico por um requerente a licença ou qualificação deve ser reportada ao Director-Geral para a tomada da acção que este possa considerar ser apropriada.

67.00.7 Emissão de atestado médico

(1) Um atestado médico deve ser emitido pelo examinador médico em formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-MR.

(2) o examinador médico, deve entregar o atestado médico ao examinando ou quando pertinente, submeterá o original do requerimento ao órgão designado dentro de 30 dias contados a partir da data em que o atestado médico for emitido ou assinado, acompanhado:

(a) por quaisquer relatórios médicos; e

(b) pelos resultados dos exames ou testes médicos realizados, enviados para o órgão ou instituição designada para fins de verificação.

(3) Na recepção dos documentos referidos no sub regulamento (2), o órgão ou a instituição designada verificará se o titular do atestado médico satisfaz os requisitos médicos apropriados e os padrões referidos na secção 67.00.2(6).

(4) Um atestado médico emitido pelos examinadores médicos designados da aviação permanece em vigor, sujeito a qualquer requisito ou limitação nele endossada e pelo período para o qual foi emitido, desde que o órgão ou instituição designada possa:

(a) se o atestado médico ter sido emitido para um requerente que não cumpra com os requisitos médicos apropriados e com os padrões referidos na secção 67.00.2(6), cancelar o atestado médico; ou

(b) (i) se a conclusão médica exigir que:

(aa) os exames ou testes médicos sejam feitos em intervalos mais curtos; ou

(bb) exames ou testes adicionais sejam feitos; ou

(c) quando o desempenho seguro dos deveres essenciais para a operação de um aeroplano, pelo titular do atestado médico, depende do cumprimento de qualquer limitação especial, endossar o atestado médico com tal requisito ou limitação.

(5) Para os propósitos do sub regulamento (2), as palavras "requerimento original" incluem qualquer requerimento incompleto.

(6) Se o relatório médico for submetido ao órgão designado em formato electrónico, deve haver uma identificação adequada do examinador.

(7) Qualquer examinador médico, envolvido nos exames médicos, deve ser responsável pela coordenação dos resultados da parte específica do exame, pela avaliação dos dados relacionados com a aptidão médica relacionada com a parte específica do exame e por assinar a parte específica do relatório e do atestado médico.

(8) Se os padrões médicos prescritos no Capítulo 6 do Anexo 1 para uma licença particular não forem cumpridos, a Avaliação Médica apropriada não deve ser emitida ou renovada a não ser que as seguintes condições sejam satisfeitas:

(a) conclusão médica acreditada indique que, em circunstâncias especiais, o fracasso do requerente em cumprir com qualquer requisito, quer numérico, quer outro, seja tal que o exercício dos privilégios da licença aplicado não seja provável de perigar a segurança do voo;

(b) capacidade relevante, habilidade e experiência do requerente e condições operacionais foram dados a devida consideração; e

(c) a licença é endossada com qualquer limitação ou limitações especiais quando o desempenho seguro dos deveres do titular da licença é dependente do cumprimento de tal limitação ou limitações.

(9) Em todas as instâncias quando os padrões médicos referidos no regulamento (8) não puderem ser cumpridos, o órgão designado deve recomendar a acção apropriada ao Director-Geral.

67.00.8 Deveres do titular do atestado médico

(1) O titular de um atestado médico deve:

(a) Ao desempenhar as funções como membro da tripulação de voo ou controlador de tráfego aéreo, conforme for o caso, o titular deve ter averbado na sua licença o prazo de validade da junta médica aeronáutica;

(b) não agirá como um piloto comandante, ou noutra capacidade como um membro da tripulação de voo, ou um controlador de tráfego aéreo, conforme for o caso:

(i) enquanto ele ou ela tiver consciência de qualquer condição médica que possa afectar a validade de tal atestado médico;

(ii) enquanto ele ou ela estiver a receber tratamento médico, a não ser que seja definido em contrário no documento MOZ-CATS-MR;

(iii) se a titular estiver na trigésima (30ª) semana de gravidez, a não ser que:

(aa) o atestado médico seja emitido em relação à licença de controladora de tráfego aéreo; ou

(bb) um praticante de medicina adequado e um examinador médico da aviação certifiquem que tal titular que está na vigésima nona (29ª) semana de gravidez, está apto a continuar a desempenhar as funções de piloto comandante, ou a agir numa outra capacidade como um membro da tripulação do voo por mais tempo que não ultrapasse seis semanas contadas a partir da data em que tal titular tenha atingido a trigésima (30ª) semana de gravidez;

(iv) se a titular tiver dado parto nas oito semanas anteriores; ou

(v) depois de tal atestado médico ter expirado;

(c) sem demora indevida, notificar o órgão ou instituição designada sobre qualquer:

(i) ferimento;

(ii) hospitalização;

(iii) operação cirúrgica ou procedimento "invasivo"

(iv) uso regular de medicamentos; (v) gravidez;

(vi) ausência por motivo de doença por um período de mais de 21 dias; ou

(vii) tratamento psiquiátrico que faz com que tal titular seja incapaz de cumprir com os regulamentos e padrões médicos apropriados referidos na secção 67.00.2 (6).

(2) Para os propósitos do regulamento (1) (c), o titular de um atestado médico apresentará, ao órgão ou instituição designada, antes de tal titular retomar o exercício dos privilégios da licença em sua posse, a prova de que ele ou ela recuperou totalmente a sua aptidão médica.

(3) Os titulares de atestados médicos não podem usufruir dos privilégios das suas licenças e das qualificações relacionadas enquanto estiverem sub influência de qualquer substância psico-activa que possa fazer com que eles não estejam capazes de exercer estes privilégios seguramente e de maneira apropriada.

(4) Os titulares de atestados médicos não se devem envolver em qualquer uso problemático de substâncias.

67.00.9 Avaliações médicas no estrangeiro

(1) O Director-Geral pode, em consultas com o órgão ou instituição designada, reconhecer qualquer relatório médico, avaliação médica ou atestado médico emitidos por uma autoridade apropriada sediada no estrangeiro, para fins de validação da licença de um membro da tripulação de voo, ou licença de controlador de tráfego aéreo nacionais.

(2) Se, por causa do dever num Estado ou território fora de Moçambique, o deferimento da emissão do atestado médico de Moçambique para um membro da tripulação de voo tenha que ser feito, este deferimento não deve ultrapassar:

(a) um período único de seis meses no caso de um membro da tripulação de voo de um aeroplano utilizado em operações não comerciais; ou

(b) dois períodos consecutivos, cada um com três meses, no caso de um membro da tripulação de um aeroplano utilizado em operações comerciais:

Desde que esse membro da tripulação de voo em questão:

(i) obtenha naquele Estado ou território, em qualquer dos casos, um atestado médico válido depois de exame ministrado por uma autoridade apropriada; e

(ii) faça o exame médico apropriado tanto cedo quanto ele ou ela regresse a Moçambique.

(c) no caso de piloto privado, um período único que não ultrapasse 24 meses em que o exame médico é feito por um examinador designado pelo Estado Contratante em que o requerente se encontra temporariamente. Um relatório sobre o exame médico deve ser enviado ao órgão designado.

67.00.10 Recurso

(1) Um requerente a, ou titular de um atestado médico que se sinta ofendido:

(a) pela decisão do órgão ou instituição designada nos termos da secção 67.00.7(4)(a) por cancelar o seu atestado médico;

(b) uma decisão de qualquer examinador médico da aviação, declarando-o inapto ou temporariamente inapto;

(c) por qualquer endosso/averbamento feito pelo órgão ou instituição designada nos termos da secção 67.00.7(4) (b) no seu atestado médico; ou

(d) por qualquer endosso / averbamento feito por qualquer examinador médico designado da aviação nos termos da secção 67.00.5(4) no seu atestado médico, pode interpor recurso ao Director-Geral contra tal decisão ou endosso / averbamento, dentro de 30 dias após ele ou ela ter tomado conhecimento sobre tal decisão ou endosso / averbamento.

(2) Quem interpõe o recurso fá-lo-á por escrito justificando os motivos pelos quais a decisão, ou o averbamento não deveriam ser tomadas.

(3) O recurso deve ser interposto ao Director-Geral e quem interpõe receberá uma cópia assinada pelo/a recepcionista como prova de ter recorrido.

(4) Quem interpõe o recurso submeterá uma cópia do recurso e quaisquer documentos que justifiquem o recurso ao examinador médico designado da aviação ou ao órgão ou instituição designada, conforme for o caso, e apresentará prova de tal submissão para informação ao Director-Geral.

(5) O examinador médico da aviação em questão ou o órgão ou instituição designada, conforme for o caso, pode, dentro de 14 (catorze) dias contados a partir da data de recepção da cópia do recurso referido no sub regulamento (3), fazer a entrega da sua resposta por escrito ao tal recurso feito ao Director-Geral.

(6) O (A) Director-Geral(a) pode, depois de tomar em consideração qualquer nomeação feita pelo recorrente, designar um painel de praticantes de medicina para prestar apoio na decisão sobre o recurso.

(7) O painel referido no sub-regulamento (6) consistirá de, pelo menos, dois praticantes de medicina registados em Moçambique, um dos quais com qualificações em medicina aeronáutica e o outro deve ser um especialista no ramo de medicina em questão.

(8) Os praticantes de medicina referidos no ponto (7) podem não ter estado envolvidos em qualquer dos exames médicos sobre os quais o titular do atestado médico interpõe o recurso.

(9) Logo que seja praticável, mas dentro de 30 dias, após a recepção de um recurso nos termos do sub regulamento (1), o Director-Geral deve decidir sobre tal recurso.

(10) O Director-Geral pode:

(a) decidir sobre o recurso com base nos documentos a ele ou ela submetidos;

(b) ordenar o recorrente e o examinador médico da aviação em questão ou o órgão ou instituição designada, conforme for o caso, para comparecer perante ele ou ela, ou pessoalmente ou através de um representante, na hora e local determinados por ele ou ela, para apresentar provas.

(11) O Director-Geral pode confirmar, deferir ou indeferir a decisão ou averbamento referido no sub-regulamento (1).

67.00.11 Período de validade dos registos médicos

Os registos dos exames médicos deve ter, para fins de emissão de atestado médico, ser válidos por um período que não ultrapasse os 90 dias e o atestado médico pode não ser emitido depois deste período com base nos registos de tal exame.

67.00.12 Sigilo médico

(1) Sujeito às cláusulas do sub-regulamento (2), toda a informação prestada por ou em nome de um requerente a um atestado médico deve ser confidencial e só deve ser utilizada em relação ao atestado médico e em relação a todo o processo de certificação médica, a não ser que seja autorizado em contrário pelo requerente.

(2) Qualquer praticante de medicina empregue pelo órgão ou instituição designada garantirá a protecção da informação referida no sub-regulamento (1) que é ministrada por tal órgão ou instituição designada: desde que quando a informação médica parecer ser fraudulenta, falsa ou errónea, ou quando tal informação médica perigar a segurança da aviação, ou quando é necessária para fins de interposição de recurso nos termos do regulamento 67.00.11, o praticante de medicina revelará tal informação ao Director-Geral para investigação e acção apropriadas.

MOZ-CAR PARTE 71

DESIGNAÇÃO DE ESPAÇO AÉREO

71.01.1 Aplicabilidade

Este Capítulo prescreve regras para a designação e classificação:

(a) do espaço aéreo dentro dos limites territoriais de Moçambique; e

(b) do espaço aéreo para o qual Moçambique tenha aceite a responsabilidade no âmbito dos acordos da aviação civil.

71.01.2 Registo de Navegação Aérea de Moçambique

(1) O Orgão Regulador deve estabelecer e manter o Registo sobre Navegação Aérea em Moçambique.

(2) O espaço aéreo é designado ou classificado pelo Orgão Regulador

(3) O Orgão Regulador deve assegurar que o Registo sobre Navegação Aérea de Moçambique contenha:

(a) uma descrição actual de cada área designada do espaço aéreo;

(b) os nomes ou designadores que identificam cada ponto de reporte;

(c) o período para o qual cada área do espaço aéreo designado for válido ou o método pelo qual a designação se torna válida;

(d) quaisquer frequências e intervalos de transmissão de rádio prescritos neste capítulo; e

(e) qualquer outra informação apropriada.

71.01.3 Aviso da Designação ou Classificação do Espaço Aéreo

(1) O espaço aéreo designado ou classificado pelo Orgão Regulador não deve ser válido até que seja anunciado de acordo com o número (2).

(2) Onde o espaço aéreo é designado ou classificado pelo Orgão Regulador, o mesmo deve especificar o período pelo qual a designação for válida, o método pelo qual a designação tiver sido validada e o período pelo qual a classificação for válida, mediante sua publicação num Suplemento ao AIP ou por NOTAM, excepto onde o espaço aéreo temporário for designado nos termos da secção 71.01.15.

(3) O espaço aéreo deve ser descrito conforme especificado no MOZ-CATS-AS.

(4) O requerimento para a designação de espaço aéreo deve ser ser feito conforme especificado no MOZ-CATS-AS.

(5)

71.01.4 Região de Informação de Voo

(1) A Região de Informação de Voo referida neste regulamento é a FIR da Beira que é definida no MOZ-CATS-AS.

(2) O Orgão Regulador pode dividir porções da Região de Informação de Voo em sectores para facilitar a provisão dos serviços de tráfego aéreo dentro da Região de Informação de Voo; e

(3) O Orgão Regulador pode impôr condições de operações e procedimentos em áreas de uso especial dentro dos limites territoriais de Moçambique.

71.01.5 Espaço Aéreo Controlado

(1) Onde o Orgão Regulador determinar que o serviço de controle de tráfego aéreo seja requerido numa área dentro de uma Região de Informação de Voo, essa área deve ser :

(a) designada pelo Orgão Regulador como área de controle ou zona de controle de acordo com MOZ-CATS-AS; e

(b) classificada pelo Orgão Regulador de acordo com as classificações contidas no MOZ-CATS-AS.

(2) Cada porção de espaço aéreo dentro da Região de Informação de Voo da Beira onde outro Estado prestar um serviço de controle de tráfego aéreo deve ser designado pelo Orgão Regulador como área de controle ou zona de controle.

71.01.6 Espaço Aéreo Não-Controlado

(1) Uma área dentro da Região de Informação de Voo que não for designada como área de controle ou zona de controle, é espaço aéreo não-controlado e deve ser classificado pelo Orgão Regulador de acordo com as classificações referidas na secção 71.01.5.

(2) Uma área de controle ou zona de controle pode vir a ser espaço aéreo não-controlado durante os tempos em que o serviço de tráfego aéreo não estiver sendo realizado dentro dessa área de controle ou zona de controle.

71.01.7 Pontos de Reporte

(1) O Orgão Regulador deve designar pontos de reporte para fins de :

(a) facilitar os requisitos de serviços de tráfego aéreo para informação com respeito ao progresso da aeronave em voo; e

(b) facilitar a condução de voo visual com segurança.

(2) Os pontos de reporte devem ser identificados conforme especificado no MOZ-CATS-AS.

71.01.8 Áreas Restritas

(1) O Orgão Regulador pode:

(a) designar uma porção de espaço aéreo como uma área restrita dentro dos limites territoriais de Moçambique, para limitar as actividades das aeronaves dentro dessa área; e

(b) impôr condições sob as quais:

(i) aeronaves possam ser permitidas de voar dentro da área; e

(ii) uma autoridade de controle seja designada.

(2) As áreas restritas deverão ser designadas conforme especificada no MOZ-CATS-AS.

71.01.9 Áreas Proibidas

O Orgão Regulador pode designar uma porção de espaço aéreo dentro dos limites territoriais de Moçambique como uma área proibida, conforme especificado no MOZ-CATS-AS.

71.01.10 Áreas Perigosas

(1) O Orgão Regulador pode designar uma porção do espaço aéreo como uma área perigosa, para os operadores que existe perigo para voos de aeronaves na área.

(2) O Orgão Regulador deve, para cada área perigosa :

(a) especificar o tipo de perigo para o qual estiver designada;

(c) onde o Orgão Regulador considerar necessário, designar um agente utilizador; e

(d) assegurar que seja identificada por um designador alfanumérico conforme especificado no MOZ-CATS-AS.

(3) Cada agente utilizador designado sob o número (2)(b) deverá :

(a) ser uma pessoa ou organização que desempenhe, dentro da área de perigo, uma actividade do tipo que necessite da área assim designada;

(b) confinar dentro da área perigosa todas as actividades associadas a esse perigo.

71.01.11 Áreas de voo a Baixa Altitude

(1) O Orgão Regulador deve designar uma porção de espaço aéreo como área de voo a baixa altitude, conforme prescrito no MOZ-CATS-AS, onde o treinamento de piloto a baixo nível de voo possa ser conduzido.

(2) O Orgão Regulador deve, para cada área de voo a baixa altitude, designar um agente utilizador responsável pela instrução dos pilotos nas condições de utilização aplicáveis à área.

(3) O Orgão Regulador não designa uma área como área de voo baixo a menos que o agente utilizador designado sob o número (2) :

(a) apresente um mapa ou carta nos quais os limites da área estejam definidos;

(b) satisfaça o Orgão Regulador que :

(i) as pessoas que tiverem os direitos de posse da propriedade abaixo da área não objectem o uso da área para tais fins;

(ii) o uso da área para tais fins não cause transtorno e não apresente riscos a pessoas ou propriedades; e

(c) apresente detalhes amplos de consultas com outros utilizadores do espaço aéreo.

(4) Cada agente utilizador designado sob número (2) deverá, a pedido do Orgão Regulador, apresentar uma autorização actualizada referida no número (3) *(b)* e detalhes da consulta referida no número (3) *(c)*.

71.01.12 Zonas de Saltos de Pára-quedas

(1) O Orgão Regulador pode designar uma porção de espaço aéreo como uma zona de saltos de pára-quedas, conforme prescrito no MOZ-CATS-AS.

(2) O Orgão Regulador deve designar um agente utilizador.

(3) O Orgão Regulador não designa uma porção de espaço aéreo como zona de salto de pára-quedas a menos que o agente utilizador designado no número (2):

(a) apresente a posição da área de aterragem do pára-quedas;

(b) satisfaça o Orgão Regulador que:

(i) a pessoa que tenha o direito de posse da propriedade abaixo da área irá não objectar o uso da área para tais fins;

(ii) o uso da área para tais fins não causará transtornos e não apresentará riscos a pessoas ou propriedades; e

(c) apresente detalhes amplos de consultas com outros utilizadores do espaço aéreo.

(4) Cada agente utilizador designado no número (2) deve, a pedido do Orgão Regulador, apresentar uma autorização actualizada referida no número (3)(b) e detalhes de consulta referidas no número 3(c).

71. 01.13 Zonas de Tráfego do Aeródromo

(1) O Orgão Regulador designa uma porção de espaço aéreo como zona de tráfego do aeródromo, conforme prescrito no MOZ-CATS-AS.

(2) Os limites laterais de uma zona de tráfego do aeródromo deverão prolongar-se não mais que o necessário para proteger os padrões de tráfego de chegada e partida de aeronaves.

(3) Os limites verticais de uma zona de tráfego do aeródromo devem prolongar-se a partir da superfície da terra até uma altitude especificada.

(4) Onde o Orgão Regulador designar uma porção de espaço aéreo como uma zona de tráfego do aeródromo, o Orgão Regulador deve prescrever a frequência de rádio para utilização naquela zona.

71.01.14 Áreas Gerais de Aviação

(1) O Orgão Regulador designa uma área dentro de um espaço aéreo controlado como uma área geral de aviação onde actividades intensas de VFR forem efectuadas, conforme prescrito no MOZ-CATS-AS.

(2) O Órgão Regulador deve, para cada área geral de aviação, especificar a unidade de controle de tráfego aéreo tendo jurisdição directa sobre a área; e

(3) As áreas gerais de aviação, quando em actividade, não devem fazer parte do espaço aéreo controlado.

71.01.15 Espaço Aéreo Temporário

(1) O Orgão Regulador pode, onde considerar necessário no interesse da segurança de aviação, busca e salvamento ou segurança por qualquer outra razão de interesse público, designar uma área de uso especial temporário, como uma área de controle temporário ou zona de controle temporário.

(2) O Orgão Regulador deve assegurar que cada área de uso especial temporário, área de controle e zona de controle temporário que for designada sob o número (1) seja válida por um período não superior a três meses.

(3) Aviso de uma área de uso especial temporário, área de controle temporário ou zona de controle temporário, será feito por NOTAM usando o prefixo mais apropriado com a anotação (“temporário”).

71.01.16 Zonas QNH

(1) O Orgão Regulador deve designar como uma zona QNH aquelas porções de espaço aéreo a partir da superfície terrestre até a altitude de transição em que QNH for usado.

(2) O Orgão Regulador deve designar uma altitude de transição para zonas QNH dentro de Moçambique.

(3) O posicionamento vertical de descida da aeronave deve ser expresso em termos de altitude quando estiver na ou abaixo da altitude de transição.

(4) Posicionamento vertical de subida da aeronave deve ser expresso em termos de níveis de voo quando em ou acima da altitude de transição.

71.01.17 Revisão

O Orgão Regulador deve rever os espaços aéreos designados ou classificados de cinco em cinco anos:

(a) para verificar a necessidade contínua para a designação de espaço aéreo; e

(b) para considerar a adequabilidade das classificações actuais dos espaços aéreos .

71.01.18 Procedimento para a Designação e Classificação do Espaço Aéreo

(1) O Orgão Regulador deve designar e classificar espaços aéreos de acordo com os procedimentos de consulta industrial na Parte 11.

(2) A menos que o Parte 11 entre em vigor, antes que o Orgão Regulador designar ou classificar o espaço aéreo, o Orgão Regulador pode consultar pessoas que considere necessárias para as circunstâncias.

MOZ-CAR PARTE 91

REGRAS GERAIS DE OPERAÇÕES DE VOO

SUBPARTE 1 - GERAL

91.01.1 Aplicação

(1) Sujeito as disposições do sub- regulamento (2), esta Parte aplica-se a:

(a) aeronave operada dentro de Moçambique;

(b) aeronave registada em Moçambique e operada internacionalmente;

(c) pessoas actuando como membros da tripulação de voo da aeronave registada em Moçambique; e

(d) pessoas que estão na cabine da aeronave operada sob esta Parte.

(2) Regras adicionais para, e isenções de, as disposições desta Parte, são prescritos, no respeito de:

(a) O transporte de mercadorias perigosas no MOZ-CAR, Parte 92;

(b) a operação de *paragliders*, no MOZ-CAR, Parte 98; (reservado)

(c) a operação de giroplanos, no MOZ-CAR, Parte 100; (reservado)

(d) a operação de balões sem nome, kites, rocketes, aeronave pilotada por remoto e modelo de aeronave, no MOZ-CAR, Parte 101; (reservado)

(e) a operação de balões livres e *airships*, no MOZ-CAR, Parte 102; (reservado)

(f) a operação de ultraleves, no MOZ-CAR, Parte 103;

(g) a operação de gliders, no MOZ-CAR, Parte 104; (reservado)

(h) operações de paraquedas, no MOZ-CAR, Parte 105; (reservado)

(i) a operação de hang gliders, no MOZ-CAR, Parte 106; (reservado)

(j) Aeronaves pesadas envolvidas em operações de transporte aéreo comercial no MOZ-CAR, Parte 121;

(k) helicópteros envolvidos em operações de transporte aéreo comercial, no MOZ-CAR, Parte 127;

(l) helicópteros envolvidos em operações de carga externa, no MOZ-CATS OPS 127

(m) aeronaves ligeiras envolvidas em operações de transporte aéreo comercial, na Parte 135;

(n) aeronave envolvida em operações agrícolas, no MOZ-CAR,Parte 137 (reservado); e

(o) aeronave envolvida em operações de evacuação médica ou serviços de emergência médica, no MOZ-CAR,Parte 138 (reservado).

91.01.2 Autoridade do piloto comandante

Todas pessoas na cabine de uma aeronave devem obedecer todas as obrigações de comando dados pelo piloto comandante da aeronave com objectivo de garantir a segurança de tal aeronave e das pessoas ou propriedades.

91.01.3 Autorização do pessoal para taxi de aeronaves

Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve permitir o taxiamento de uma aeronave na área de movimento de um aeródromo a menos que a pessoa no controlo da aeronave:

(a) seja titular de uma licença válida; ou

(b) recebeu instrução no taxiamento de uma aeronave e tenha sido declarado competente para taxiar uma aeronave pelo titular de uma qualificação de instrutor de voo ou, no caso de uma aeronave estrangeira, uma pessoa autorizada pela autoridade apropriada; e

(c) seja conhecedor do esboço do aeródromo, rotas, sinais, marcas, luzes, serviço de tráfego aéreo, sinais e instruções, fraseologia e procedimentos, se exigido, e é capaz de conformar aos padrões exigidos para segurança dos movimentos da aeronave em tal aeródromo.

91.01.4 Informação sobre Busca e Salvamento

O piloto comandante ou, no caso de uma aeronave envolvida em operações de transporte aéreo comercial, o operador, deve garantir que toda informação essencial em relação a serviços de busca e salvamento na área sobre o qual ele tenciona que a aeronave sobrevoe, esteja disponível na cabine da aeronave.

91.01.5 Informação sobre o equipamento de emergência e salvamento transportado

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve ter disponível para comunicação imediata para centros de coordenação de busca a lista contendo informação em relação ao equipamento de emergência e salvamento transportado na cabine da aeronave.

(2) A informação minima a ser contida na lista referida no sub-regulamento (1) deve estar como prescrita no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.01.6 Método de transporte das pessoas

Não é permitido que um passageiro ou outra pessoa que esteja em alguma parte de uma aeronave em voo que não é a parte designada para acomodação de pessoas, a menos que permissão temporária tenha sido dada pelo piloto comandante para acesso de tal parte da aeronave:

(a) para objectivo de acção necessária tomada para a segurança de tal aeronave ou de qualquer pessoa, animal ou demais mercadorias; e

(b) na qual a carga ou mercadorias são transportadas, estando no MOZ-CAR,Parte para qual é designada para permitir a pessoa ter acesso enquanto tal aeronave estiver em voo.

91.01.7 Admissão a cabine de voo

(1) Não é permitido que um passageiro ou outra pessoa, além do comissário do bordo seja transportado na cabine do voo de uma aeronave registada em Moçambique excepto com a permissão do piloto comandante.

(2) A admissão de qualquer pessoa na cabine de voo não deve interferir com a operação da aeronave.

(3) Qualquer pessoa transportada na cabine do voo deve estar familiarizada com os procedimentos aplicáveis.

91.01.8 Transporte não autorizado

É vedado o transporte, ou carregamento secretamente numa aeronave.

91.01.9 Dispositivos electrónicos portáteis

(1) Sujeito as disposições do sub-regulamento (2), nenhum proprietário, operador ou piloto comandante de uma aeronave ou pessoa deve permitir a operação de, ou operar na cabine da aeronave durante o tempo de voo, qualquer dispositivo electrónicos portátil na qual possa adversamente afectar o desempenho dos sistemas e equipamentos da aeronave.

(2) As disposições do sub-regulamento (1) deve não aplicar-se a:

(a) um dispositivo de coração;
(b) um *curriculum*;
(c) um gravador de voz portátil;
(d) uma máquina de barbear electrónica; ou
(e) qualquer outro dispositivo electrónica portátil, a operação da qual:

(i) no caso de uma aeronave envolvida na operação de transporte aéreo comercial, ou
(ii) no caso de uma aeronave envolvida numa operação que não a de uma operação de transporte aéreo comercial, o piloto comandante tem o dever de verificar que o dispositivo electrónico portátil a abordo não causará interferência com os sistema e equipamentos da aeronave na qual esta a ser usada.

(3) O dispositivo electrónica portátil referido ao sub-regulamento (2) *(c), (d)* ou *(e)* não deve ser usada por qualquer pessoa durante as fases críticas do voo.

91.01.10 Perigo a segurança

Não é permitido que uma pessoa, através de qualquer acto ou omissão:

(a) ponha em perigo a segurança de uma aeronave ou pessoa que nela se encontre; ou
(b) cause ou permita que uma aeronave possa perigar a segurança de qualquer pessoa ou propriedade.

91.01.11 Preservação de documentos

O proprietário ou operador de uma aeronave que for exigido a retenção de qualquer dos documentos por período especifico referido na subparte 3, deve reter tais documentos por período especifico respectivo, independentemente do facto do proprietário ou operador, antes do termo do período deixar de ser proprietário ou operador da aeronave.

SUBPARTE 2 – TRIPULAÇÃO DE VOO

91.02.1 Composição da tripulação de voo

(1) O número e composição da tripulação de voo não deve ser menos do que o número e composição especificado no certificado de aeronavegabilidade, manual do voo da aeronave referido no MOZ-CAR, Parte 91, secção 91.03.2 ou qualquer outro documento associado com o certificado de aeronavegabilidade.

(2) Os membros da tripulação do voo devem:

(a) ser competentes e qualificado para desempenhar as tarefas atribuídas; e
(b) possuir licenças e qualificações válidas apropriadas de membros da tripulação de voo.

(3) A tripulação de voo deve incluir no mínimo um membro que possui uma licença de operador de rádiotelefonia válida ou documento equivalente emitido por uma autoridade apropriada, autorizando membro a operar o tipo de rádio transmitindo equipamento a ser usado.

(4) No caso de uma tripulação multi-piloto, o proprietário ou operador deve designar um piloto de entre a tripulação de voo com piloto comandante da aeronave e o piloto comandante pode delegar a realização do voo ao outro piloto melhor qualificado.

91.02.2 Tarefas de emergência dos membros da tripulação de voo

(1) O proprietário ou operador e, quando for apropriado, o piloto comandante de uma aeronave multi-tripulada deve atribuir a cada membro da tripulação da aeronave em causa, as funções que estiver para ser realizada, em caso de emergência ou situação que implique evacuação de emergência.

(2) As funções referidas no parágrafo (1) devem ser por forma a garantir que qualquer emergência antecipada seja razoável e adequadamente tratada e deve levar em consideração a possível incapacidade individual dos membros da tripulação.

91.02.3 Responsabilidades dos membros da tripulação

(1) Não é permitido que uma pessoa actue como membro de uma tripulação de voo de uma aeronave:

(a) enquanto estiver sob influência de uma droga com um efeito narcótico;
(b) dentro de horas prescritas no documento MOZ-CATS-FCL, seguintes do scuba diving pelo tal membro da tripulação de voo;
(c) dentro de 48 horas seguintes a doação de sangue pelo membro da tripulação de voo;
(d) se o membro da tripulação de voo conhece ou suspeita que ele ou ela esteja a sofrer de fatiga de tal extensão que pode pôr em perigo a segurança da aeronave ou seus ocupantes ou, tenha dúvidas em relação as circunstâncias do voo a ser realizado; ou
(e) o membro da tripulação estiver em dúvida de ser capaz de realizar a tarefa atribuída na cabine da aeronave.

(2) Nenhum membro da tripulação deve:

(a) consumir qualquer alcool a menos de doze horas prévias do inicio do *standby* para voo, tarefas de voo, a iniciar no tempo especificado reportando, se aplicável;
(b) iniciar a tarefa do voo com a concentração de álcool no sangue superior a 0,04 gramas por 100 militros, ou
(c) consumir álcool durante o exercício das tarefas(deveres) de voo ou enquanto estiver em *standby*,ou dentro das oitos horas após um acidente ou incidente reportável envolvendo a aeronave, a menos que o acidente ou incidente não foi reportado às tarefas.

(3) Sujeito as disposições do parágrafo (4), está vedada a actuação como um membro da tripulação de voo de uma aeronave se,antes de cada voo o tempo de voo excede, ou esta igualmente a exceder, o número de pessoal permitido:

(a) No caso de uma operação diferente de uma operação referida no parágrafo (e), independentemente da

operação ser realizada sob licença emitida nos termos da legislação da aviação civil moçambicana.

(i) 400 horas, durante os 90 dias precedentes;
(ii) 700 horas, durante os seis meses precedentes; ou
(iii) 1 000 horas, durante os 12 meses precedentes;

(b) no caso de instrutores de voo realizando a formação ab initio, seis horas dentro de um dia de calendário;

(c) como parte de uma tripulação multi-piloto para um voo a ser realizado todo ou parcialmente sem as regras de voo por instrumentos:

(i) 120 horas, durante os 90 dias precedentes;
(ii) 300 horas, durante os 90 dias precedentes; ou
(iii) 1 000 horas, durante os 12 meses precedentes;

(d) como um único piloto de uma aeronave para um voo a ser realizado no todo ou em parte sob regras de voo por instrumentos:

(i) 100 horas, durante os 30 dias precedentes; ou
(ii) 1 000 horas, durante os 12 meses precendentes, ou

(e) no caso de uma operação realizada nos termos da Parte 121, Parte 127, ou Parte 135 :

(i) 8 horas, durante as 24 horas precedentes;
(ii) 32 horas, durante os sete dias precedentes;
(iii) 100 horas, durante os 30 dias precedentes; ou
(iv) 1 000 horas, durante os 365 dias precedentes.

(4) Se o membro da tripulação de voo espera ou suas horas de voo acomuladas projectadas para uma operação particular, exceder o limite apropriado:

(a) referido no sub-regulamento (3); ou
(b) especificado no esquema do tempo e responsabilidade de um operador realizando operações nos termos da Parte 121, Parte 127, ou Parte 135 .

O membro da tripulação deve informar ao operador.

91.02.4 Recência

(1) Um piloto não deve actuar como piloto comandante de uma aeronave e transportar passageiros de dia, a menos que tal piloto tenha, dentro de 90 dias imediatamente anteriores ao voo realizado de dia ou de noite no minimo três decolagens e três aterragens na mesma classe e categoria da aeronave na qual tal voo é realizado, ou num simulador de voo aprovado para tal objectivo.

(2) Um piloto não deve actuar como piloto comandante de uma aeronave e transportar passageiros a noite, a menos que o piloto tenha , dentro de 90 dias imediatamente anteriores ao voo efectuado, pelo menos três decolagens e três aterragens durante a noite, na mesma classe e categoria de aeronave como aquela em que tal voo é realizado, ou em simulador aprovado para esse objectivo.

(3) (3) O piloto não deve atuar como piloto em comando de uma aeronave em uma aproximação por instrumentos para um aeródromo no IMC, a menos que o piloto tenha, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores essa aproximação, por meio de um procedimento de aproximação por instrumentos ou procedimentos estabelecidos pelo Director-Geral ou de uma autoridade competente:

(a) executado no mínimo duas aproximação recentes com referência a voo por instrumentos somente:
(b) executado no mínimo duas aproximações ou sob condições recentes ou simulador com referência somente a voo por instrumentos; ou
(c) executado no mínimo uma aproximação recente com referência a voo por instrumentos somente e uma aproximação num simulador com objectivo de pratica de procedimentos de aproximação por instrumento; ou
(d) realizado teste de habilidades apropriado como prescrito no MOZ-CAR, Parte 61.

91.02.5 Responsabilidades dos membros da tripulação de voo

(1) no caso de uma multi-tripulação de uma aeronave:

(a) cada membro de uma tripulação deve estar no assento atribuido, apertar os cintos de segurança e cintos de ombro desde que, durante a decolagem e aterragem seja considerado pelo piloto comandante no interesse da segurança da aviação;
(b) cada membro da tripulação deve manter o seu cinto de segurança enquanto estiver no assento atribuido durante as fases do voo, ou durante as fases referidas no sub-parágrafo (a);
(c) cada membro da tripulação que for atribuido tarefas da cabine de voo, deve manter-se no seu assento durante a decolagem e aterragem;
(d) todos os membros da tripulação na cabine de voo devem permanecer nos seus assentos durante todas as fases de voo de acordo com as fases referidas no subparagrafo (c): Fornecido que:

(i) num membro da tripulação de voo pode deixar o assento atribuido,no decurso do desempenho das suas responsabilidades em relação à operação da aeronave ou para necessidades fisiologicas; e
(ii) no mínimo um piloto bem qualificado deve manter-se no controlo da aeronave todo o tempo;

(e) o piloto comandante ou, onde aplicável, o operador pode garantir que membros da tripulação de voo não desempenhem quaisquer actividades durante as fases críticas do voo, outro do que aquelas exigidas para operação segura da aeronave.

(2) no caso de um único piloto da aeronave, o piloto comandante deve durante todas as fases do voo, permanecer no controlo da aeronave.

91.02.6 Leis, regulamentos e procedimentos

(1) uma situação de emergência, na qual a aeronave esteja em perigo, os membros da tripulação, ou passageiros ou o piloto comandante, podem, no interesse da segurança aérea:

(a) realizar qualquer acção da qual considerem necessária de acordo com as circunstâncias; e
(b) desvio de qualquer leis, regulamento ou procedimento operacional do Estado ou fora do território do qual a aeronave é operada.

(2) se um piloto comandante viola qualquer lei, regulamento ou procedimento operacional num situação de emergência referida no sub-regulamento (1), deve notificar a Autoridade apropriada do estado dentro ou fora do território da qual o desvio ocorre, demora.

(3) se uma autoridade apropriada do Estado dentro ou fora do território do qual o desvio ocorre, solicita o piloto comandante a submeter um relatório de tal desvio, o piloto comandante deve submeter o relatório:

(a) dentro de um periodo especificado por tal autoridade apropriada; e

(b) dentro de 10 dias da data na qual o relatório é solicitado por tal autoridade apropriada, ao Director-Geral.

91.02.7 **Responsabilidades do piloto comandante em relação a preparação do voo**

(1) O piloto comandante de uma aeronave não deve iniciar um voo antes que certifique que:

(a) a aeronave é aeronavegável;

(b) os instrumentos e equipamentos exigidos para um tipo particular de operação a ser realizado, estão instalados e foram reparados,excepto como fornecidos para o MEL, se houver;

(c) a aeronave está autorizada para serviço de acordo com a Parte 43;

(d) o peso da aeronave não excede o máximo do peso certificado calculado da informação de desempenho fornecida no manual de voo da aeronave referida na secção 91.03.2, nos termos do qual as limitações operacionais referidas na Sub-parte 9 estão compiladas com:

(e) a carga transportada pela aeronave está devidamente segura, apta a ser transportada de acordo com a Parte 92 e está bem distribuida que o centro de gravidade encontra-se dentro dos limites prescritos no manual de voo da aeronave referida no sub-regulamento 91.03.2;

(f) em relação as aeronaves operadas nos termos da Parte 121 ou Parte 135, um plano de voo operacional que está em conformidade com os critérios estabelecidos no manual de operações, é preenchido para cada voo.

(g) um plano de voo operacional do qual compreende com os critérios no manual de operações, está concluido para tal voo pretendido;

(h) um plano do serviço de tráfego aéreo referido na secção 91.03.4, foi concluido e processado por uma unidade de serviço de trafego aéreo apropriado, se tal plano de voo é necessário nos termos da secção 91.03.4;

(i) todos os documentos e formulários exigidos para ser transportado a bordo, mapas actuais, cartas e documentos associados, se houverr, são transportados;

(j) uma verificação foi concluída indicando que as limitações operacionais referidas na Subparte 9 foram absorvidas;

(k) a informação de busca e salvamento referida na secção 91.01.4, deve encontrar-se disponível o bordo;.

(l) os requisitos em relação ao combustível, óleo, oxigênio, altitudes mínimas de segurança, operação minima de aeródromo e desponibilidade de aeródromos alternativos deve estar disponíveis;

(m) os mínimos operacionais do aeródromo não são menos do que o mínimo operacional do aeródromo sendo operado para ou de, estabelecido pela autoridade do Estado no qual o aeródromo esta localizado, a menos que tal autoridade aprove mínimos operacionais inferiores do aeródromo;

(n) o estado da aeronave e os sistemas de navegação relevantes apropriados para esse voo específico a ser realizado;

(o) as surperfícies externas devem ser limpas de qualquer depósito que possa afectar o desempenho ou controlabilidade da aeronave, a menos que exista outro modo permitido no manual de voo da aeronave referido na secção 91.03.2;

(p) de acordo com a informação disponível, o tempo no aeródromo e, em relação a uma aeronave, a condição da pista pretendida para ser usada, não deve impedir a decolagem e partida ou uma aterragem segura no aeródromo de destino ou aeródromo alternativo, conforme o caso;

(q) o RVR ou a visibilidade na direcção da decolagem da aeronave é igual ou melhor do que o mínimo aplicável;

(r) os membros da tripulação de voo não devem estar, aparentemente, incapacitados como resultado de lesão, doença, fadiga ou o consumo de álcool ou drogas ou sob efeito de narcótico.

(s) os membros da tripulação devem estar devidamente qualificados para a operação específica a ser realizada;

(t) o estado das instalações visuais e não visuaís é suficiente antes de iniciar uma baixa visibilidade da decolagem ou Categoria II ou III de aproximação, conforme especificado no Documento MOZ-CATS-OPS 91, se tal aproximação estiver planeada;

(u) um aeródromo adequado e possível como especificado no Documento MOZ-CATS-OPS 91, deve estar disponível para a decolagem, rota e destino, quando não se recomenda continuar a aterrar no aeródromo de destino; e

(v) os membros da tripulação não devem estar aparentemente incapacitados como resultado de lesão, doença, fadiga ou do consumo de álcool ou drogas ou efeito narcótico.

(2) O piloto comandante de uma aeronave deve:

(a) não iniciar um voo antes que ele ou ela tenha verificado através de relevantes Suplementos do NOTAM, AIC, AIP ou AIP, que os aeródromos, instalações de ajudas a navegação e facilidades de comunicação são adequados para o modo no qual o voo é realizado;

(b) antes da decolagem de um aeródromo para qual uma unidade de serviço de tráfego aéreo esteja em operação, determinar através dos serviços de informação aeronáutica disponível a partir da unidade ou qualquer outra fonte fidedígna, que o não funcionamento de qualquer aeródromo, ajudas a navegação ou facilidades de comunicação exigidas para tal voo, não prejudica a realização segura do voo; e

(c) avisar a uma unidade de serviço de tráfego aéreo, assim como é prático fazê-lo de qualquer do mau funcionamento das instalações encontradas no decorrer das operações.

3) onde uma folha de carga e ficha é exigida nos termos deste regulamento, a carga e ficha deve ser recebida e assinada pelo piloto comandante antes do início de um voo.

(4) Antes da decolagem e aterragem, e sempre que se julgar necessário e no interesse da segurança da aviação, o piloto comandante deve assegurar que todos os tripulantes, passageiros, equipamentos e bagagem encontra-se devidamente seguros e todos os caminhos de saída e de entrada encontram-se impedidos.

91.02.8 Responsabilidade do piloto comandante em relação as operações de voo

(1) O piloto comandante de uma aeronave deve ser responsável pela:

(a) a operação e segurança de uma aeronave enquanto ele ou ela estiver em comando;

(b) conduta e segurança dos membros da tripulação e passageiros transportados; e

(c) manutenção da disciplina para todas as pessoas a bordo.

(2) O piloto comandante da aeronave deve ter a autoridade:

(a) de dar tais comandos no interesse da segurança da aeronave, pessoas e propriedades, e

(b) desembarcar qualquer pessoa ou carga que na sua opinião, representa um potencial perigo a segurança da aeronave, pessoas ou propriedade.

(3) O piloto comandante da aeronave deve garantir que todos os passageiros estejam informados sobre:

(a) como o equipamento de oxigênio é usado, se o transporte de oxigênio é exigido;

(b) o local e uso dos salva vidas ou dispositivos de flutuação individuais equivalentes, onde o transporte é exigido;

(c) o local e método de abertura das saídas de emergência;
(d) quando os cintos de segurança devem ser apertados;
(e) quando éproibido fumar; e
(f) quando os dispositivos electrónicos portateis podem ser usados.

(4)O piloto comandante da aeronave deve:

(a) garantir que a inspecção pré-voo seja feita e que as listas de verificação, e onde aplicável, os procedimentos a bordo da cabina de pilotagem voo e outras instruções em relação a operação da aeronave, as limitações contidas no manual de voo da aeronave referidas na secção 91.03.2, ou documento de certificação equivalente, estão totalmente observados com os tempos apropriados durante um voo;
(b) decidir se aceita ou uma aeronave com não funcionalidades permitida pelo CDL ou MEL, quando aplicável;
(c) antes da decolagem, garantir que os passageiros sejam informados sobre a localização, a maneira geral do uso do equipamento relevante de emergência transportado para uso colectivo e, quando surge uma emergência, deve instruir aos passageiros a tomar a acção de emergência como melhor apropriado;
(d) garantir que durante decolagem e aterragem e sempre que, em razão da turbulência ou qualquer emergência que aconteça durante um voo, a precaução é considerada necessária; todas as pessoas a bordo da aeronave seguras nos seus assentos por meio dos cintos de segurança ou arreios de ombro sejam providenciados;
(e) comunicar qualquer acidente ou incidente que envolve a aeronave de acordo com a Parte 12;
(f) comunicar qualquer acidente ou incidente de qualquer mercadoria perigosa que envolve a aeronave de acordo com a Parte 92;
(g) se a aeronave estiver em perigo durante o voo prestes a colidir com qualquer outra aeronave ou objecto, por razões procedimento de tráfego aéreo defeituoso ou falta de cumprimento com procedimentos aplicáveis pelos serviços de tráfego aéreo ou um por causa de um membro da tripulação de voo ou uma falha de instalações de serviço de tráfego aéreo, deve submeter ao serviço de tráfego aéreo um relatório do incidente conforme regulamento 12.02.1;
(h) registar qualquer defeito técnico e superior de qualquer limitação técnica que aconteceu enquanto ele, ela era responsáveis pelo voo, no fólio de voo; e
(i) se uma condição potêncialmente perigosa tal como acumulação de pássaros, uma irregularidade na terra ou facilidade de navegação, fenómenos meteorológicos, uma nuvem de cinza vulcânica ou uma maior do que o nível de radiação normal é observado durante voo, notifique uma unidade de serviço de tráfego aéreo o mais cedo possível.

(5) O piloto comandante da aeronave deve assegurar que:

(a) oxigênio de respiração esteja disponível aos membros da tripulação de voo e se os passageiros voam numa aeronave não-pressurizada sobre 10 000 pés até 12 000 pés mais de 60 minutos, ou sobre 12 000 pés;
(b) é transportado oxigênio de respiração em quantidades suficientes para todos os voos a tais altitudes onde uma falta de oxigênio pode resultar em prejuízo de faculdades dos membros da tripulação de voo ou possa prejudicar os passageiros; e
(c) oxigênio suplementar é transportado como prescrito em regulamentos 91.14.18 e 91..14.19.

(6) O piloto comandante da aeronave não deve:

(a) exigir que um membro da tripulação de voo execute qualquer dever durante uma fase crítica do voo, excepto aquelas exigidas para a operação segura da aeronave;
(b) permitir qualquer actividade durante uma fase crítica do voo do qual pode distrair qualquer membro da tripulação de voo do seu desempenho ou que pode interferir de qualquer forma com a própria conduta desses deveres; e
(c) continuar um voo além do aeródromo satisfatório mais próximo no caso de um membro da tripulação de voo que fique incapaz de executar qualquer tarifa essencial como resultado de fadiga, doença ou falta de oxigênio.

(7) O piloto comandante de uma aeronave, ou sua ausência, o proprietário ou operador, informará qualquer acto de interferência ilegal com a operação da aeronave à autoridade:

(a) se o acto de interferência ilegal acontece dentro de Moçambique, para o Director; ou
(b) se o acto de interferência ilegal acontece dentro ou em sobre o território de um Estado estrangeiro, para a Autoridade apropriada do Estado e o Director-Geral.

SUBPARTE 3 – DOCUMENTAÇÃO E REGISTOS

91.03.1 Documentos a serem transportados a bordo

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve assegurar que os seguintes documentos ou cópias certificadas destes, são transportados à bordo da aeronave em cada voo individual:

(a) Se a aeronave está envolvida num voo internacional :
(i) o certificado de registo;
(ii) o certificado de aeronavegabilidade;
(iii) a licença apropriada de cada membro da tripulação;
(iv) o diário de bordo de viagem ou declaração geral;
(v) a licença da estação de rádio da aeronave;
(vi) se passageiros são transportados, o manifesto de passageiro, a menos que a informação seja incluída na declaração geral referida no subparágrafo (iv);
(vii) se a carga é transportada, um manifesto e declaração detalhada da carga;
(viii) o certificado de autorização para serviço
(ix) a caderneta de navegação quando um navegante é transportado;
(x) o manual de voo de aeronave referido na secção 91.03.2 ou um documento equivalente;
(xi) O relatório do peso e balança;
(xii) O folio do voo;
*(xiii)*o MEL, se aplicável;
(xiv) o certificado de ruido, com uma tradução inglesa se o certificado é emitido num idioma diferente de inglês, se tal certificado foi emitido para o tipo de aeronave; e
(xv) a lista de sinais visuais para uso da aeronave interceptando e interceptada.

(b) se a aeronave está envolvida num voo doméstico :
(i) o certificado de registo;
(ii) o certificado de aeronavegabilidade;
(iii) a licença apropriada de cada membro da tripulação;

(iv) a licença da estação de rádio da aeronave;
(v) o certificado de autorização para serviço;
(vi) o manual de voo da aeronave referido na secção 91.03.2 ou um documento equivalente;
(vii) o relatório de peso e balança;
(viii) o fólio do voo;
(ix) o MEL, se aplicável;
(x) o certificado do ruido, se tal certificado foi emitido para o tipo de aeronave; e
(xi) a lista de sinais visuais para uso da aeronave interceptando e interceptada.

91.03.2 Manual de Voo da Aeronave

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve possuir o manual actual aprovado de voo de cada aeronave da qual é proprietário ou operador.

(2) Os membros da tripulação de voo da aeronave devem, em cada voo, operar aeronave conforme o manual de voo de aeronave, a menos que uma emergência imprevista dite caso contrário.

91.03.3 *checklists* da aeronave

O proprietário ou operador de uma aeronave deve, onde aplicável, estabelecer e disponibilizar à tripulação de voo e outro pessoal seu o emprego, dela precisando, da informação, um sistema de *checklist* da aeronave, a ser usado por tal tripulação de voo e outro pessoal para todas as fases da operação sob condições normal, anormal e de emergência.

91.03.4 Plano de voo do serviço de tráfego aéreo

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve assegurar que um plano de voo do serviço de tráfego aéreo é completado nos termos do sub-regulamento (4).

(2) Os items a serem contidos no plano de voo do serviço de tráfico aéreo referido no sub-regulamento (1) devem ser como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 91.

(3) O plano de voo do serviço de tráfego aéreo deve ser arquivado com a unidade de serviço de tráfego aéreo apropriada e unidade deve ser responsável para transmitir plano de voo do serviço de tráfego aéreo a todas as unidades de serviço de tráfego aéreo interessadas com o voo.

(4) O plano de voo do serviço de tráfego aéreo deve ser arquivado em relação à:

(a) todos os voos a serem realizados no espaço aéreo controlado ou aconselhado: desde que esta exigência não se aplique em relação a :
(i) um voo realizado dentro de 25mm do seu ponto de partida e voltando a seu ponto de partida sem pousar em qualquer outro ponto;
(ii) um voo que cruza uma via aérea ou rotas aconselhadas a ângulos de direito; ou
(iii) um voo VFR entrando ou partindo de uma zona de tráfico aeroportuário ou zona controlada, de ou para um aeroporto não tripulado e onde nenhum outro espaço aéreo controlado ou aconselhado deve ser usado durante o voo;
(b) um voo internacional;
(c) todos os voos realizados nos termos de uma licença emitida nos termos da Lei de Aviação Civil; e
(d) um voo para qual acção de alerta é exigida.

(5) Uma unidade de controle de tráfego aéreo pode instruir um voo para o qual um plano de voo do serviço de tráfego aéreo é exigido nos termos do sub-regulamento (4) e para a qual um plano de voo do serviço de tráfego aéreo não foi arquivado, ou permanecer claro do espaço aéreo controlado e não cruzar as fronteiras de Moçambique ou entra em seu espaço aéreo até tal tempo como o plano de voo do serviço de tráfego aéreo exigido foram arquivados.

(6) A menos que caso contrário autorizado pelo responsável da unidade de serviço de tráfego aéreo, um plano de voo do serviço de tráfego aéreo para um voo a ser realizado no espaço aéreo controlado ou aconselhado, deve ser arquivado 30 minutos pelo menos antes de partida ou, se arquivou durante voo enquanto fora de espaço aéreo controlado ou aconselhado para um voo deve ser arquivado pelo menos com a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável 10 minutos a ser realizado em tal espaço aéreo antes da aeronave é estimada alcançar o ponto planeado de entrada no espaço aéreo controlado ou aconselhado.

(7) O piloto comandante de uma aeronave assegurará que todas as mudanças aplicáveis a um plano de voo do serviço de tráfego aéreo antes da partida ou em voo, são informados, assim que praticável, para a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável.

(8) Se um plano de voo do serviço de tráfego aéreo foi preenchido com uma unidade de serviço de tráfego aéreo antes da partida, e não é activado com uma unidade de serviço de tráfego aéreo dentro de uma hora do tempo original estimado da partida ou emendado no tempo estimado de partida, o plano de voo do serviço de tráfego aéreo deve ser considerado cancelado e um plano novo de voo do serviço de deve ser arquivado.

(9) Onde uma unidade de serviço de tráfego aéreo não está em operação no aeroporto pretendido para aterragem um relatório deve ser submetido a uma unidade de serviço de tráfego aéreo, pelos meios de comunicação mais rápidos disponíveis, imediatamente antes ou depois de aterrar, em relação a um voo para o qual um plano de serviço de tráfego tráfego aéreo foi submetido e ainda não fechou.

(10) Sujeito às disposições do sub-regulamento (11), o piloto comandante deve garantir que a aeronave adere ao plano de voo do serviço de tráfego aéreo actual, arquivado para um voo controlado, a menos que um pedido para uma mudança fosse efectuado e aceite pelo responsável da unidade de controle de tráfego aéreo para o espaço aéreo controlado no qual a aeronave está operando, ou a menos que surja uma situação de emergência que necessita de acção imediata em qual evento que o responsável da unidade de controle de tráfego aéreo, deve tão cedo permitir em circunstâncias, ser notificado da acção tomada e que tal acção foi tomada sob autoridade de emergência.

(11) No caso de um voo controlado que diverge inadvertidamente do seu plano de voo de serviço de tráfego aéreo actual, a seguinte acção deve ser tomada:

(a) Se a aeronave estiver rasto, acção deve ser tomada para ajustar o título da aeronave para recuperar rasto em seguida assim que praticável;
(b) se nível médio da verdadeira velocidade em cruzeiro entr os vários pontos de informação, ou é esperada a variar, daquela determinada da verdadeira velocidade em cruzeiro,o responsável será informado do plano de voo do serviço de trafego aéreo antes de aproximadamente cinco por cento da verdadeira velocidade de cruzeiro;
(c) se o tempo estimado ao próximo ponto de informação,o limite regional de informação de voo, ou aeroporto pretendido para aterragem, qualquer que for primeiro, é encontrado em erro no excess de três minutos deste notificado ao responsavel de uma unidade de serviço de tráfego aéreo, um tempo estimado revisto deve ser notificado o mais cedo possível à unidade de serviço de tráfego aéreo; ou

(d) se a aeronave divergir de sua altitude, acção deve ser tomada para corrigir a altitude da aeronave em seguida.

91.03.5 Folha do Voo

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave registada em Moçambique deve assegurar que a aeronave leva a todo momento um fólio de voo ou qualquer outro documento semelhante que contêm a informação como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) O fólio do voo deve ser mantido actualizado e de uma maneira legível.

(3) Todas as entradas devem ser efectuadas imediatamente após conclusão da ocorrência à qual se referem.

(4) No caso de manutenção que é realizada na aeronave, a mesma deve ser certificada pela pessoa que assume responsabilidade para a manutenção realizada.

(5) O proprietário ou operador deve reter o fólio de voo por um período de cinco anos calculados da data da última entrada.

91.03.6 Registo de Combustível e Óleo

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve manter os registos de combustível e de óleo para cada voo realizado pela aeronave sob seu controle.

(2) O piloto comandante da aeronave deve ter os registos dos combustíveis e de óleo referidos no sub-regulamento (1) no fólio de voo.

91.03.7 Certificado de autorização para serviço

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar:

(a) uma aeronave regista em Moçambique sem obter um certificado válido de autorização para serviço assinada pelo titular de uma licença qualificada apropriada de mecânico de aeronave ou aprovação de uma Organização de Manutenção; ou

(b) uma aeronave estrangeira sem obter um certificado válido, equivalente ao certificado referido no parágrafo (um), emitido por uma autoridade apropriada.

(2) O proprietário ou operador deve:

(a) garantir que uma cópia do certificado de autorização para serviço ou certificado equivalente é transportado à bordo da aeronave para a qual relaciona e, no caso de uma aeronave registada em Moçambique, uma segunda cópia deve ser arquivada na estação normal da aeronave; e

(b) reter o certificado de autorização para serviço por um período de 12 meses calculados da data de tal certificado de autorização para serviço.

91.03.8 Registos do gravador de voo

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave na qual um gravador de voo é transportado, deve:

(a) no caso de um acidente ou incidente que envolvem tal aeronave, preservar a gravação original, como retido pelo gravador de voo, por um período não inferior a 60 dias calculados desde a data do acidente ou incidente, ou até permissão para desfazer de tal gravação for determinado pelo investigador em causa ou uma autoridade apropriada, qualquer que é a data a posterior;

(b) quando o(a) Director-Geral(a) assim orientar, preservar a gravação original, como retido pelo gravador de voo, por um período não inferior a 60 dias calculados da data de tal orientação ou até permissão para disfazer de tal gravação for determinada pelo(a) Director-Geral(a).

(2) Se uma aeronave é exigida nos termos desta Parte ser provida de um gravador de dados de voo, o proprietário ou operador da aeronave deve:

(a) guardar a gravação para a duração da gravação como exigido pelo sub regulamentos (1) (um) e (b): Contando com a finalidade de testar e manter um gravador de dados de voo uma hora do material mais velho gravado no tempo do test epode ser apagado;

(b) manter uma gravação de pelo menos um voo representativo feita dentro dos 12pmeses precedentes que incluem uma decolagem, subida, cruzeiro, descida, aproximação e aterragem, junto com um meios de identificar a gravação com o voo para o qual relaciona; e

(c) manter um documento que representa a informação necessária gravada e converter os dados armazenados em criar unidades.

(3) O proprietário ou operador de uma aeronave na qual um gravador de voo é transportado deve, dentro de um tempo razoável depois que ser solicitado a fazer pelo(a) Director-Geral(a) ou uma autoridade apropriada, produzir qualquer gravação feita pelo gravador de que está disponível ou foi preservado.

(4) O gravador de voz do *cockpit* gravado pode ser usado para propósitos diferentes dos da investigação de um acidente ou incidente, somente com o consentimento de todos os membros da tripulação de voo.

(5) Os dados de voo registados no gravador podem ser usados para propósitos diferentes de a investigação de um acidente ou incidente que esta sujeito a relatório obrigatório, somente quando:

(a) tais gravações são usadas pelo proprietário ou operador para aeronavegabilidade ou somente para objectivos de manutenção;

(b) de identificado; ou

(c) descoberto sob procedimentos seguros.

SUBPARTE 4 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS

91.04.1 Uso de instrumentos e equipamentos pelo piloto

(1) Os instrumentos uma aeronave que são usados por um piloto devem ser organizados de tal modo que o piloto pode ver as suas indicações prontamente do seu ou sua estação, com a divergência praticável mínima da posição e linha de visão que ele ou ela normalmente assume ao olhar adiante ao longo da rota de voo.

(2) Se um único instrumento ou artigo de equipamento numa aeronave é exigido a ser operado por mais de um piloto, tal único instrumento ou artigo de equipamento deve ser instalado de tal uma maneira que pode ser visto prontamente e ser operado de cada estação de piloto.

(3) Uma aeronave deve ser equipada com meios para indicação de suficiente potência sendo fornecida aos instrumentos de voo exigidos.

91.04.2 Dispositivos de proteção de circuito

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave na qual fusíveis são usados, deve operar a aeronave a menos que haja fusíveis disponíveis para uso em voo igual para pelo menos dez por cento ou três, qualquer que é o maior, do número de fusíveis de cada qualificação exigido para proteção de circuito completo de fusíveis disponíveis devem ser acessíveis à tripulação de voo durante voo.

(2) Se a habilidade para reajustar um britador de circuito ou substituir um fusível é essencial a segurança em voo, tal britador de circuito ou fusível deve ser localizado e deve ser identificado de tal uma maneira que pode ser reajustado prontamente ou ser substituído em voo.

(3) Ninguém desativará um britador de circuito em voo diferente conforme o manual de voo de aeronave referido na secção 91.03.2.

91.04.3 Luzes operacionais da aeronave

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar uma aeronave de dia, a menos que a aeronave seja equipada com:

(a) um sistema de luzes de anticolisão;
(b) luzes fornecidas do sistema elétrico da aeronave para providencia iluminação adequada por todos os instrumentos e equipamentos usados pela tripulação de voo essencial para a operação segura de tal aeronave;
(c) iluzes fornecidas do sistema elétrico da aeronave para providenciar iluminação em todos os compartimentos de passageiros, se qualquer; e
(d) Uma tocha eléctrica intrinsecamente útil, segura para cada membro da tripulação de voo quando sentado no seu ou sua assento designado.

(2) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar a aeronave de noite, a menos que tal aeronave seja equipada com :

(a) tos instrumentos e equipamentos referidos no sub regulamento (1);
(b) luzes de navegação ou de posição;
(c) duas luzes de aterragem ou uma única luz que têm dois filamentos separadamente energizados; e
(d) no caso de uma aeronave com um máximo de peso certificado superior a 5 700 kgs, dois pára-quedas.

(3) Nenhum proprietário ou operador de um helicóptero deve operar o helicóptero de noite a menos que tal helicóptero seja equipado com:

(a) no caso de um voo de noite dentro de 10 milhas náuticas, uma luz ou luzes que fornecem iluminação adequada a frente, e para baixo para facilitar aproximações, aterragens e descolagens seguras; ou
(b) no caso de um voo de noite de mais de 10 milhas náuticas, duas luzes de aterragem ou uma única luz que têm dois filamentos separadamente energizados que são capazes de fornecer iluminação adequada a frente e para baixo para facilitar aproximações, aterragens e decolagens seguras.

(4) Nenhum proprietário ou operador de um hidroavião ou uma aeronave anfíbia deve operar um hidroavião ou aeronave anfíbia, a menos que seja equipado com:

(a) os instrumentos e equipamentos referidos nos sub regulamentos (1), (2) ou (3), como pode ser o caso; e
(b) ao operar de noite em água, luzes de exibição para conformar com os Regulamentos Internacionais sobre Prevenção de Colisões no Mar.

(5) As luzes de navegação a serem exibidas de noite através da aeronave, na água ou na área de manobra de um aeroporto, devem ser como prescrito na secção 91.06.10.

91.04.4 Voo, equipamento de navegação e associado para aeronave operada sob VFR

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar a aeronave de acordo com o VFR, a menos que tal aeronave seja equipada com:

(a) um compass magnético;
(b) um relógio de precisão do tempo-pedaço mostrando o tempo em horas, minutos e segundos;
(c) um altímetro de pressão sensível com uma subescale fixa, calibrada em hectopascal, ajustável para qualquer colocação de pressão barométrica provável a ser encontrada durante voo; e
(d) um indicador de velocidade.

91.04.5 Voo, equipamento de navegação e associado para aeronave operada sob IFR

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar a aeronave de acordo com o IFR, a menos que tal aeronave esteja equipada com:

(a) um compass magnético;
(b) um relógio de precisão do tempo-pedaço mostrando o tempo em horas, minutos e segundos;
(c) um altímetro de pressão sensível com uma subescale fixa, calibrada em hectopascal, ajustável para qualquer colocação de pressão barométrica provável a ser encontrada durante voo;
(d) um sistema de indicador de velocidade com piloto aquecido entuba ou meios equivalentes para prevenção do mau funcionamento devido a condensação ou crosta de gelo, inclusive um indicador de advertência de falha de aquecedor de piloto;
(e) um indicador vertical de velocidade;
(f) um indicador de direcção estabilizada;
(g) um indicador de volta-e-banco ou um coordenador de volta que incorpore um indicador de deslize;
(h) um indicador de altitude;
(i) uma taxa-de-subida e indicador de descida;
(j) um meio de indicar, na cabina do piloto ou na cabine de voo, a temperatura exterior em graus *Celsius*;
(k) Uma carta do titular numa posição facilmente legível que pode ser iluminada de noite para operações.

91.04.6 Equipamento adicional para operação único piloto de acordo com IFR

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve efectuar operações IFR com único piloto na aeronave a menos que tal aeronave seja certificada para tais operações e esteja equipada com :

(a) um aumento de estabilidade ou sistema de controle de voo automático com pelo menos cabo de altitude e modo encabeçando; e
(b) um fone de ouvido com microfone de estrondo ou equivalente e um botão transmissor na roda de controle, vara de alegria ou vara cíclica.

91.04.7 Indicador do número de Mach

Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave com limitações de velocidade expressas em termos de número de *Mach* deve operar a aeronave a menos que tal aeronave seja equipada com um indicador do número de Mach.

91.04.8 Rádio altimetro

Nenhum proprietário ou operador de um helicóptero deve operar o helicóptero um voo sobre a água a uma distância da terra

que corresponde a mais de 10 minutos a velocidade de cruzeiro normal, a menos que tal helicóptero seja equipado com um rádio altímetro com uma advertência de voz auditiva ou outros meios que operam debaixo de uma altura prefixada e com uma advertência visual capaz de operar a uma altura selecionável pelo piloto.

91.04.9 Equipmento para operações em condições de gelo

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar a aeronave em previsão ou condição de crosta actual de gelo a menos que tal aeronave seja certificada e equipada para operar em condições de crosta de gelo.

(2) O proprietário ou operador não operarão a aeronave com previsão ou condição de crosta de gelo de noite a menos que tal aeronave esteja equipada com meios para iluminar ou descobrir a formação de gelo.

(3) Os meios de iluminação referidos no sub-regulamento (2), deve ser de um tipo que não causa clarão ou reflexo que podem dificultar os membros da tripulação de voo no desempenho dos seus deveres.

91.04.10 Gravador do voo

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave registada em Moçambique, aquem for exigido equipá-la com um gravador de voo em termos do regulamento 91.04.12 ou 91.04.13 deve garantir que o gravador de voo obedece as especificações como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) Deve existir um meio auricular ou visual para pré-voo que permite determinar que o gravador de voo esteja operando corretamente.

(3) O gravador do voo não deve estar desligado durante o voo.

(4) Cada gravador de voo instalado numa aeronave deve ser localizado de tal maneira que tenha máxima protecção, para que, no caso de um acidente ou incidente, os dados gravados possam ser recuperados num estado preservado e inteligível.

(5) Onde um gravador de voo esteja instalado, ele não deve:

(a) ser por si uma fonte de perigo;

(b) prejudicar o próprio funcionamento de qualquer serviço essencial; e

(c) de qualquer forma reduzir a durabilidade ou aeronavegabilidade da aeronave na qual está instalado.

(6) O proprietário ou operador da aeronave deve garantir que a re-obtenção dos dados gravados do meio de armazenamento deve ser prontamente possível.

(7) Os parâmetros do gravador de voo devem ser determinados dentro das gamas, precisões e intervalos gravados como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 91.

(8) Cada compartimento do gravador de voo instalado na aeronave deve:

(a) ser laranja ou amarelo luminoso;

(b) ter uma fita reflectora anexada à superfície externa para facilitar sua localização debaixo de água; e

(c) ter um dispositivo de localização subaquática aprovado ou adjacente a cada recipiente que é afiançado de tal maneira que não seja provável que o dispositivo seja separado do recipiente durante o impacto de estrondo: Contanto que só um tal dispositivo deve ser necessário quando o gravador de voz de cabina do piloto e o gravador de dados de voo sejam exigidos nos termos desta Parte devendo ser instalado junto de um outro de tal maneira que não seja possível a sua separação durante o impacto de um estrondo.

(9) O proprietário ou operador da aeronave deve:

(a) copiar e inspecionar os dados do gravador de voo em cada seis meses, com a finalidade de assegurar que tal gravador de voo seja útil; e

(b) registar e manter os resultados desta verificação num período de cinco anos contado da data da verificação.

91.04.11 Foil do gravador de dados

O proprietário ou operador de uma aeronave registada em Moçambique que for exigido que a equipe com um gravador de voo nos termos do regulamento 91.04.12 ou 91.04.13, deve, se o gravador de voo for um gravador de dados de chapa, substituir o gravador de dados de chapa com um gravador de voo digital até ao dia 1 de Julho 2007.

91.04.12 Gravador de voz do Cockpit

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave especificada no documento MOZ-CATS-OPS 91 deve operar a aeronave, a menos que tal aeronave esteja equipada com o gravador de voz de cabina do piloto apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) O gravador de voz de cabina do piloto deve registar, com referência para uma escala de tempo :

(a) comunicações de voz transmitidas de ou recebidas na cabine de voo ou na cabina do piloto através de rádio;

(b) o ambiente auricular da cabine de voo ou cabina do piloto, incluindo sem interrupção, os sinais auditivos recebidos de cada microfone em uso;

(c) comunicações de vozes dos membros da tripulação de voo na cabine de voo ou na cabina do piloto usando o sistema de interpone da aeronave, se instalado;

(d) voz ou sinais auditivos que identificam navegação ou ajudas de aproximação introduzidas num fone de ouvido;

(e) comunicações de vozes dos membros da tripulação de voo na cabine de voo ou na cabina do piloto usando o sistema de envio público da aeronave, se instalado; e

(f) no caso de um helicóptero que não for exigido que esteja equipado com um gravador de dados de voo, os parâmetros necessários para determinar a velocidade do rotor principal .

(3) O gravador de voz do *cockpit* deve:

(a) ser capaz de manter informação gravada durante pelo menos os últimos 30 minutos da operação da aeronave;

(b) começar a gravar antes da aeronave mover sob sua própria potência e continuar a gravar automaticamente, até o término do voo quando a aeronave não seja mais capaz de se mover sob sua própria potência; e

(c) se possível, começar a gravar as verificações no *cockpit* antes do arranque do motor para início do voo, até que as verificações de cabina do piloto estiverm interrompidas ao término do voo.

(4) O gravador de voz da cabina do piloto pode ser combinado com um gravador de dados de voo referido na secção 91.04.13.

(5) Uma aeronave pode começar um voo com o gravador de voz de cabina do piloto inoperante: Desde que:

(a) a aeronave descole de um aeroporto onde reparações ou substituições para tal gravador de voz do *cockpit* não possam ser feitas;

(b) a aeronave não exceda seis voos sucessivos com o gravador de voz do *cockpit* inoperante;

(c) não mais que 48 horas decorridos desde que o gravador de voz de cabina do piloto ficou inoperante; e

(d) qualquer gravador de dados de voo exigido à bordo estiver operativo, a menos que o gravador de dados de voo seja combinado com um gravador de voz de cabina do piloto.

91.04.13 Gravador de dados do voo

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave especificada no Documento MOZ-CATS-OPS 91 deve operar a aeronave, a menos que tal aeronave esteja equipada com um gravador adequado de dados de voo como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) O gravador de dados de voo deve ser capaz de conservar os dados gravados pelo menos durante :

(a) no caso de uma aeronave, as últimas 25 horas da sua operação; ou

(b) no caso de um helicóptero, as últimas 10 horas da sua operação.

(3) Os dados obtidos de um gravador de dados de voo deve ser obtidos por fontes de aeronave que habilitam correlação precisa com informação exibida à tripulação de voo.

(4) O gravador de dados de voo deve começar automaticamente a registar os dados antes da aeronave ser capaz de se mover sob sua própria potência e parar automaticamente depois que a aeronave for incapaz de parar sob sua própria potência.

(5) Uma aeronave pode começar um voo com o gravador de dados de voo inoperante:

Desde que:

(a) a aeronave não parta de um aeroporto onde reparações ou substituições do/no gravador de dados de voo possam ser feitas;

(b) a aeronave não exceda seis voos sucessivos com o gravador de dados do voo inoperante;

(c) não mais que 48 horas decorridos desde que o gravador de dados de voo ficou inoperante; e

(d) qualquer gravador de voz de cabina do piloto exigido à bordo, estiver operativo, a menos que o gravador de voz de cabina do piloto seja combinado com o gravador de dados de voo.

91.04.14 Assentos, cintos de segurança, couraças e dispositivos de restrição de criança

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar uma aeronave a menos que tal aeronave seja equipada, como aplicável, com :

(a) um assento ou assento para cada pessoa que tenha dois anos ou mais;

(b) um cinto de segurança com ou sem uma correia de ombro diagonal, ou uma couraça de segurança, para uso em cada assento do passageiro para cada passageiro que tem dois anos ou mais;

(c) um cinto restrito para uso em cada cabina de passageiro;

(d) um dispositivo de restrição de criança para cada passageiro que tem menos de dois anos de idade;

(e) um assento com cinto de segurança de ombro para cada membro da tripulação, incorporando um dispositivo que conterá o torso do ocupante automaticamente no caso de desaceleração rápida; e

(f) um assento com cinto de segurança de ombro para membro de cabine contando que o cinto de segurança com uma correia de ombro diagonal seja permitido se o ajustamento de uma couraça de segurança não seja razoavelmente prático.

(2) Assentos para membros da tripulação devem, onde possível, ser localizados perto de uma saída de emergência: Contando que se o número de membros da tripulação exigido exceder o número de saídas de emergência de nível-chão, sejam localizados os assentos adicionais dos membros da tripulação exigidos de tal modo que um membro da tripulação possa ajudar melhor os passageiros no caso de uma evacuação de emergência.

(3) Se o piloto comandante não pode ver todos os passageiros sentados na aeronave, deve ser instalado um meio que indique a todos os passageiros e membros da tripulação que devem apertar os cintos de segurança.

(4) Todas as correias de segurança e cintos de segurança terão um único ponto de desaperto.

91.04.15 Armazenagem de artigos, bagagem e carga

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar uma aeronave, a menos que todos os artigos, bagagem e carga levados a bordo, excepto aqueles artigos em uso da tripulação de voo ou de passageiros, se esse uso não for proibido pelo piloto comandante no interesse da segurança da aeronave ou seus ocupantes, sejam colocados:

(a) de modo a evitar movimento provável para causar dano ou prejuízo e não obstrua corredores e saídas; ou

(b) nos compartimentos de armazenagem destinados a prevenir movimento provável para causar dano ou prejuízo.

91.04.16 Padrão da caixa de primerios socorros

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar a aeronave, a menos que tal aeronave seja equipada com uma caixa de pronto socorro apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) O proprietário ou operador deve realizar inspecções periódicas das caixas de pronto socorro para garantir que, até onde praticável, os conteúdos destes estiver em boas condições de uso.

(3) Os materiais na caixa padrão de pronto socorro devem ser repostos em intervalos regulares, conforme indicações constantes dos seus rótulos, ou circunstâncias exigidas.

91.04.17 Oxigênio de pronto socorro

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave de que se exige o transporte de um membro da tripulação nos termos desta Parte, deve operar a aeronave a menos que a aeronave seja equipada com a provisão apropriada de oxigênio de pronto socorro como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) As condições, regras, exigências, procedimentos ou padrões para oxigênio de pronto socorro devem ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.18 Oxigênio suplementar no caso de aeronave pressurizada

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave pressurizada opere a aeronave, a menos que tal aeronave seja equipada com o oxigênio suplementar como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) As condições, regras, exigências, procedimentos ou padrões para oxigênio suplementar devem ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.19 Oxigênio suplementar no caso de aeronave não-pressurizada

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave não-pressurizada opere a aeronave a altitudes acima 10 000 pés e até 12 000 pés por mais de 60 minutos, ou acima de 12 000 pés, a menos que esta estiver equipada com o oxigênio suplementar como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) As condições, regras, exigências, procedimentos ou padrões para oxigênio suplementar devem ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.20 Equipamento de protecção da respiração dos membros da tripulação

(1) Nenhum proprietário ou operador deve operar uma aeronave pressurizado ou uma aeronave não pressurizada com um máximo peso certificado superior a 5 700 quilogramas e um máximo de configuração de assentos de passageiros superior a 19 assentos a altitudes acima de 12 000 pés, a menos que esta aeronave:

(a) esteja equipada com equipamento para proteger os olhos, nariz e boca de cada membro da tripulação de voo enquanto em tarefas no voo e fornecerr oxigênio por um período de pelo menos 15 minutos;

(b) tenha equipamento portátil de protecção de respiração suficiente para proteger os olhos, nariz e boca de todos os membros da tripulação necessários à bordo desta nos termos desta Parte e fornecer gás de respiração por um período de pelo menos 15 minutos; e

(c) não é permitido que um membro da tripulação leve, ou tenha equipamento portátil de protecção da respiração para proteger os olhos, nariz e boca e fornecer gás de respiração por um período de pelo menos 15 minutos.

(2) O abastecimento do equipamento portatil de protecção de respiração pode ser feito pelo oxigênio suplementar referido na secção 91.04.18 ou 91.04.19.

(3) O equipamento de protecção de respiração necessário para uso da tripulação de voo, deve estar convenientemente localizado na cabine de voo e ser facilmente acessível para uso imediato por cada membro da tripulação de voo a pertir doo seu assento atribuido.

(4) O equipamento protector de respiração necessário para uso da tripulação de cabine deve ser instalado adjacente a cada posição de cada membro de cabine.

(5) Equipamento adicional portatil protector de respiração acessível deve estar situado perto dos extintores de incêndio de mão referidos na secção 91.04.21, desde que os extintores de incêndio fiquem situados dentro de um compartimento de carga, o equipamento protector de respiração deve ser colocado dentro e logo à entrada desse compartimento.

(6) Equipamento protector de respiração, enquanto em uso, não deve impedir a comunicação onde exigida.

91.04.21 Extintores de incêndio de mão

Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar a aeronave, a menos que tal aeronave esteja equipada com os extintores de incêndio de mão apropriados como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.22 Machados de estrondo e alavancas

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave com um peso máximo certificado superior a 5 700 quilogramas ou um máximo de configuração de assentos para passageiros de mais de nove assentos opere uma aeronave a menos que tal aeronave seja equipado com pelo menos um machado de estrondo ou alavanca localizada na cabine de voo.

(2) Se a configuração máxima de assentos de passageiros for de mais do que 200 assentos, um machado de estrondo adicional ou alavanca deve ser transportado na aeronave e localizado no ou na área muito próxima da galeria mais traseira.

91.04.23 Marcação de pontos de rombo

O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que, as áreas da fuselagem indicadas para o arrombamento por tripulações de salvamento em caso de emergência, estiverm marcadas na aeronave, e que essas áreas sejam marcadas de acordo com as exigências constantes da Parte 47.

91.04.24 Megafones

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave com uma configuração máxima de assentos de passageiros de mais de 50 ou um helicóptero com uma configuração máxima de assentos de mais de 19 e que transporte um ou mais passageiros, opere a aeronave ou helicóptero a menos que a aeronave ou helicóptero esteja equipado com os megafones bateria-motorizados portáteis e apropriados como prescrito no documento MOZ-CATS¬OPS 91.

(2) As condições, regras, exigências, procedimentos ou padrões poara megafones bateria-motorizados devem ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.25 Luzes de Emergência

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave com uma configuração máxima de assentos de mais de 19 opere a aeronave a menos que esta aeronave estiver equipada com um sistema de luzes de emergência como prescrito no documento MOZ-GATS-OPS 91.

(2) As condições, regras, exigências, procedimentos ou padrões para luzes de emergência devem ser como prescrita no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.26 Transmissor locator automático de emergência

(1) Nenhum proprietário ou operador deve:

(a) operar uma aeronave e efectuar voos sobre a água ou sobre áreas onde a busca e salvamento seja especialmente difícil;

(b) operar uma aeronave com um peso máximo certificado superior a 5 700 quilogramas ou uma configuração máxima de assentos para passageiros de mais de 9 assentos; ou

(c) um helicóptero com uma configuração máxima de assentos para passageiros de mais de 19 assentos, deve operar a aeronave a menos que estiver equipada com um transmissor locator automatico de emergência.

(2) O proprietário ou operador deve garantir que o transmissor locator automático de emergência:

(a) esteja anexado à aeronave de tal modo que, no caso de um estrondo, a probabilidade de tal transmissor locator automatico de emergência que transmite um sinal detectável, seja maximizada, e a probabilidade de tal transmissor locator automatico de emergência que estiver avariado, seja minimizada; e

(b) cumpra com as especificações e seja capaz de transmitir nas freqüências, como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.27 Coletes salva-vidas e outros dispositivos de flutuação

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de:

(a) uma aeronave diferente da referida nos parágrafos *(b)* e *(c)*, opere uma aeronave:

(i) quando em voo sobre água e a uma distância de mais de 50 milhas náuticas da costa, no caso da aeronave não ser capaz de continuar o voo para um aeroporto com uma unidade crítica que fique inoperante em qualquer ponto ao longo da rota ou qualquer desvio planeado; ou

(ii) quando a decolagem ou aterragem num aeroporto onde o caminho de aproximação estiver disposto de tal forma por cima da água que em caso de um incidente, haveria uma probabilidade de afundamento , a menos que tal aeronave estiver equipada com um colete salva-vidas que contém uma luz para localizar sobreviventes, para cada pessoa a bordo , colocado facilmente numa posição acessível, com o cinto de segurança do assento ou cabine da pessoa apertado, e um dispositivo de flutuação infantil individual, contendo também uma luz para localizar sobreviventes;

(b) um hidroavião ou uma aeronave anfíbia deve operar o hidroavião ou aeronave anfíbia a menos que estes hidroavião ou aeronave anfíbia estejam equipados com :

(i) um colete salva-vidas que contém uma luz para localizar sobreviventes, para cada pessoa a bordo , colocado facilmente numa posição acessível, com cinto de segurança apertado, do assento ou cabina da pessoa para e um dispositivo de flutuação infantil individual, contendo uma luz para localizer sobrevivente para uso por cada criança a bordo ; e

(ii) coletes salva-vidas, diferentes dos coletes salva-vidas referidos no subparágrafo *(i),* para 20 por cento do número de pessoas a bordo do hidroavião ou da aeronave anfíbia, situados no compartimento de passageiros perto da saida de emergência e facilmente acessíveis;

(c) um piloto, deve operar o helicóptero por cima de água além da distância autorotativa da terra, diferente somente da decolagem e subida inicial, ou aproximação final e aterragem, a menos que :

(i) cada pessoa a bordo esteja vestida de um colete salva-vidas que contém uma luz locator para sobreviventes; e

(ii) o helicóptero esteja equipado com:

(aa) um dispositivo de flutuação infantil individual que contém uma luz locator de sobrevivência para uso por cada criança a bordo, colocado facilmente numa posição acessível ; e

(bb) equipamento de flutuação para assegurar um afundamento seguro.

91.04.28 Coletes salva vidas e equipamento de rádio de salvamento para voos por cima de-água

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave opere uma aeronave sobre a água a uma distância equivalente a :

(a) 120 minutos em velocidade cruzeiro normal ou 400 milhas longe de terra, se tal aeronave tiver quatro motores;

(b) 90 minutos em velocidade cruzeiro normal ou 300 milhas longe de terra, se tal aeronave tiver três motores de turbos; ou

(c) 30 minutos em velocidade normal ou 100 milhas longe de terra, no caso de aeronave diferente da referida no parágrafo (um) ou a menos que essa aeronave seja equipada com salva vidas suficientes para acomodar todas as pessoas a bordo.

(2) As condições, regras, exigências, procedimentos ou padrões para os salva vidas e equipamento de rádio de sobrevivência para a extensão de voos por cima de água, deve ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.29 Equipamento de salvamento

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave opere a aeronave por cima de áreas onde a busca e salvamento seja especialmente difícil, a menos que a aeronave esteja equipada com o equipamento de salvamento apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) As condições, regras, exigências, procedimentos ou padrões para o equipamento de salvamento devem ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.30 Hidroaviões, aeronaves anfíbias e helicópteros anfíbios

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de um hidroavião, aeronave anfíbia ou helicóptero anfíbio opere o hidroavião, aeronave anfíbia ou helicóptero anfíbio em água, a menos que seja equipado com:

(a) uma âncora de mar e outro equipamento necessário para facilitar a ancoragem, apropriados para seu tamanho, peso e características de manobra; e

(b) equipamento, se aplicável, para marcar os sinais de som prescritos nos Regulamentos Internacionais sobrea Prevenção de Colisões no Mar.

SUBPARTE 5 - EQUIPAMENTO DE COMUNICAÇÃO E NAVEGAÇÃO

91.05.1 Equipamento de Comunicação

(1) Excepto mediante prévia aprovação por escrito do Director-Geral, nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar a aeronave, a menos que a aeronave esteja equipada com equipamento de comunicação de rádio capaz de manter comunicação em dois modos com uma unidade de serviço de tráfego aéreo.

(2) O equipamento de comunicação de rádio referido no sub-regulamento (1) deve ser capaz de fornecer comunicação na freqüência de emergência aeronáutica 121.5 MHZ.

(3) O equipamento de comunicação de rádio instalado na aeronave deve ser do tipo prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(4) A instalação, vínculo e blindagem do equipamento de comunicação de rádio deve estar de acordo com as exigências como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.05.2 Equipamento de Navegação

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar uma aeronave, a menos que a aeronave esteja equipada com equipamento de navegação que permite proceder de acordo com seu plano de voo, os tipos de RNP prescritos e as exigências de serviço de tráfego aéreo apropriadas: Desde que as disposições deste regulamento não devam aplicar-se a voos operados em VFR, se tais voos poderem ser realizados através de referência visual à marcos.

(2) As aeronaves devem ser equipadas com equipamento de navegação suficiente para garantir que, no caso de o falha de um item do equipamento em qualquer fase do voo, o restante equipamento permita a aeronave a prosseguir com o voo.

(3) Nenhuma pessoa deve operar uma aeronave no espaço aéreo onde especificações de desempenho de navegação mínimas se aplicam, a menos que a aeronave esteja equipada com equipamento de navegação que obedece as especificações de desempenho de navegação mínimas como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91, na forma de procedimentos adicionais regionais.

(4) Numa aeronave que exige ser operada por dois pilotos, o equipamento de navegação referido no sub-regulamento (3) deve ser visível e utilizável por cada piloto sentado na sua/seu estação/assento.

(5) Para operação não restrita num espaço aéreo onde as especificações de desempenho de navegação mínimas se aplicam, uma aeronave deve estar equipada com dois sistemas de navegação de longo alcance independentes.

(6) Para uma operação num espaço aéreo onde as especificações de desempenho de navegação mínimas se aplicam ao longo de rotas especiais notificadas, uma aeronave deve estar equipada com um sistema de navegação de longo alcance, a menos que caso contrário tenha um sistema específico.

SUBPARTE 6 – REGRAS DO AR

DIVISÃO UM: REGRAS DE VOO

91.06.1 Aterragem em estradas

(1) Nenhum piloto deve usar uma estrada pública como um assento de aterragem ou decolagem de uma aeronave, excepto

(a) no caso de uma emergência que envolve a segurança da aeronave ou seus ocupantes;

(b) com a finalidade de salvar vidas humanas ; ou

(c) quando envolvido em defesa civil ou operações de imposição da lei: desde que se tomem em devida considaração, para as circunstâncias prevalecentes e à todo o momento, todos os cuidados razoáveis para a segurança de terceiros.

91.06.2 Despejo de objectos, pulverização ou fumigação

(1) Excepto numa emergência, ou a menos que concessão especial de permissão pelo Director-Geral, nenhum artigo deve ser arremessado para fora de uma aeronave em voo diferente de:

(a) areia boa ou água limpa usada como lastro; ou

(b) substâncias químicas com a finalidade de fumegar ou pulverizar.

91.06.3 Apanhar objectos

(1) O piloto comandante de uma aeronave em voo não deve permitir apanhar objectos, excepto:

(a) com prévia aprovação por escrito do Director-Geral; ou

(b) se licenciado para fazê-lo nos termos dos MOZ--CAR.

91.06.4 Reboque

O piloto comandante de uma aeronave em voo não deve permitir rebocar qualquer coisa pela aeronave, excepto com a prévia autorização por escrito do Director-Geral.

91.06.5 Operação de veículo ou recipiente-reboque da aeronave

(1) Excepto com prévia autorização por escrito do(a) Director-Geral(a) e sujeito a esse condicionalismo este pode impôr, que uma determinada aeronave, com a finalidade de voar e a ser rebocada por um veículo ou recipiente que viaja na superfície ou ser atracada na superfície, não deva:

(a) voar mais alto do que 150 pés sobre a superfície na qual o veículo de reboque ou recipiente estiver a viajar ou para a qual a aeronave seja atracada;

(b) voar muito perto do que cinco milhas náuticas do limite de um aeroporto; ou

(c) decolar de, aterrar na, ou voar acima de qualquer estrada pública.

(2) As disposições do sub-regulamento (1) (um) e (b) não devem ser aplicadas ao guincho ou reboque de planadores no aeroporto de partida.

91.06.6 Proximidade e voos de formação

(1) Nenhum piloto deve operar uma aeronave:

(a) na proximidade de outra aeronave de tal forma a criar um perigo de colisão;

(b) em voo de formação, excepto através de arranjo com o piloto comandante de cada aeronave na formação; ou

(c) em voo de formação enquanto transportar os passageiros para fins comerciais.

91.06.7 Direito de rota- caminho -modo

(1) Uma aeronave que tem o direito preferêncial de passagem, deve manter seu título e acelerar, mas nada nestas regras desobriga o piloto comandante de uma aeronave da responsabilidade de praticar uma boa acção para evitar colisão.

(2) Uma aeronave que seja obrigada, pelas regras prescritas nesta Subparte, a manter-se fora da rota de outra aeronave, deve evitar passar por cima ou por baixo da outra aeronave, ou cruzar à frente dessa aeronave, a menos que haja passagem bem clara.

(3) Quando duas aeronaves estiverm a aproximar-se de ou quase de frente e hvendo perigo de colisão, cada aeronave deve virar para sua direita.

(4) Quando duas aeronaves estiverem a convergir no mesmo nível, a aeronave que tem a outra aeronave à sua direita, deve dar prioridade àquela, excepto nas circunstâncias seguintes:

(a) A aeronave mais pesada que as movidas à energia eléctrica deve dar prioridade aos aeróstatos, planadores e balões;

(b) os aeróstatos devem dar prioridade aos planadores e balões;

(c) os planadores devem dar prioridade aos balões

(d) as aeronaves movidas à energia elétrica deve dar prioridade à aeronaves que :

(i) estejam a rebocar outra aeronave ou objetos;

(ii) estiverem a transportar uma carga atirada ou que estiver envolvida em operações de guindastre; e

(iii) estiverem a ser rebocadas ou amarradas.

(5)Uma aeronave que esteja a ser recolhida tem o direito preferêncial de passagem e a aeronave que estiver em ultrapassagem, a escalar, a descer ou em voo horizontal, deve manter-se fora da rota da aeronave recolhida alterando a sua rota para a direita e nenhuma mudança subseqüente nas posições relativas das duas aeronave deve impedir a aeronave em ultrapassagem de cumprir com a sua obrigação até que tal aeronave tenha completamente passado: Contanto que as aeronaves em ultrapassagem alterem a sua direcção para a esquerda nos aeroportos onde o circuito de mão à direita estiver aser obedecido.

(6) Uma aeronave em voo ou em funcionando em terra agua, deve dar caminho a outra aeronave que estiver a aterrar ou em aproximação final ara aterrar.

(7) Quando duas ou mais aeronaves pesadas estiverem a aproximar a um aeroporto com a finalidade de aterrar, as aeronaves ao nível mais alto não deve aproveitar-se desta regra para passar à frente de outra aeronave que estiver em aproximação final de aterragem .

(8) Apesar das disposições do sub-regulamento(7), as aeronaves pesadas devem dar caminho aos planadores.

(9) Uma aeronave que estiver para decolar não deve proceder conforme, até que se certifique que não haja risco aparente de colisão com outra aeronave.

(10) Uma aeronave que tenha conhecimento de que uma outra astá para aterrar, deve dar prioridade àquela.

(11) Para efeitos deste regulamento, uma aeronave em ultrapassagem é aquela que se aproxima da outra por trás numa formação de um ângulo linear de menos de 70 graus num plano de simetria da aeronave posterior e que estiver nessa posição com referência a outra aeronave que, de noite, não poderia ver quaisquer luzes de navegação de outra aeronave.

91.06.8 Seguimento de linhas de objectos

Uma aeronave que voe abaixo de 1 500 pés da superfície e seguindo uma linha de alta tensão, uma estrada, uma linha de caminho de ferro, um canal, litoral ou qualquer outra característica de linha dentro de uma milha náutica dessa característica de linha, deve voar à direita dessa linha, estrada, linha de estrada, caminho de ferro, canal, litoral ou outra característica de linha, excepto quando uma unidade de serviço de trâfego aéreo dê instrução contrária.

91.06.9 Velocidade da aeronave

(1) Não é permitido, fora do espaço aéreo controlado e a 1000 pés da superfície e em voo de nível 100, voar uma aeronave a uma velocidade indicada de mais de 250 nós.

(2) A menos e que caso contrário esteja autorizado ou lhe seja exigido por uma unidade de serviço de tráfego aéreo, ninguém deve voar uma aeronave dentro de uma zona de controle ou uma zona de tráfico de aeroporto a uma velocidade indicada de:

(a) mais de 160 nós, no caso de uma aeronave de motor alternativo; ou

(b) mais de 200 nós, no caso de uma aeronave turbo.

desde que o minimo de segurança indicado na velocidade de ou para um voo particular seja maior do que o máximo indicado da velocidade prescrita neste regulamento, as aeronaves podem ser operadas sob condições mínimas de segurança.

91.06.10 Luzes a serem exibidas pela aeronave

As luzes que têm que ser exibidas de noite pela aeronave, em água ou na área de manobra de um aeroporto, deve ser como prescrito nos MOZ-CATS-OPS 91.

91.06.11 Regras de táxi

(1) Às eronaves que estão a aterrar ou decolar devem ser dadas caminho por outras aeronaves e pelos veículos.

(2) Uma aeronave deve, depois de aterrar, a menos que caso contrário autorizada ou instruido por uma unidade de serviço de tráfego aéreo, mover-se pela pista em uso, tão depressa e possivelmente seguro.

(3) Um veículo que estiver a rebocar uma aeronave para a decolagem terá prioridade sobre outra aeronave que não esteja a aterrar.

(4) Uma aeronave deve ter prioridade sobre um veículo que não esteja a rebocar uma aeronave.

(5) Uma aeronave ou veículo que são obrigados.pelas disposições deste regulamento dar passagem a outra aeronave, devem, caso seja necessário proceder dessa forma, reduzir a sua velocidade ou parar.

(6) Se existir perigo de colisão entre uma aeronave ou veículo e outra aeronave ou veículo, deve ser observados os procedimentos:

(a) quando os dois se aproximam de frente ou quase de frente, cada um deve virar para a sua direita;

(b) quando um(a) estiver a rebocar outro (a) o que estiver a rebocar deve manter-se fora do caminho de circulação do outro virando à direita, e nenhuma mudança subseqüente da posições relativas dos dois dispensará a aeronave que estiver a ultrapassar desta obrigação, até que finalmente tenha certeza de que a outra tenha passado;

(c) sujeito às disposições do sub-regulamento (2), quando os dois estão a convergir, o que tiver o outro à sua direita, deve dar caminho ao outro e evitará cruzamento à sua frente a menos que tenha certeza de que a outra tenha passado.

(7) Um veículo que circule na pista ou taxiway, deve quanto praticável, manter-se no lado direito da pista ou taxiway.

(8) Quando uma aeronave está sendo rebocada, a pessoa responsável por este, deve, observar as disposições deste regulamento.

(9) Nada neste regulamento deve dispensar o piloto-comandante de uma aeronave ou a pessoa responsável pelo veículo, da responsabilidade de entrar em acção que melhor ajude a evitar colisão.

91.06.12 Operação sobre e nas redondezas de um aeroporto

(1) O piloto comandante de uma aeronave operada sobre ou nas redondezas de um aeroporto deve ser responsável pelo cumprimento das regras seguintes:

(a) observar outro trâfego do aeroporto com a finalidade de evitar colisão;

(b) conformar-se com ou evitar o padrão de trâfego formado por outra aeronave em operação;

(c) fazer todas as voltas à esquerda ao se aproximar para uma aterragem e depois da decolagem, a menos que caso contrário tenha sido instruído por uma unidade do serviço de tráfego aéreo, ou a menos que um circuito de mão direita estiver em vigor: desde que um helicóptero possa, com devida consideração de outros factores e quando estiver no interesse de segurança, executar um circuito ao lado oposto;

(d) aterrar e decolar, até onde praticável, no vento a menos que caso contrário instruído por uma unidade de serviço de tráfego aéreo;

(e) voar pelo aeroporto ou seus arredores a uma altura de não menos de 2 000 pés desse aeroporto: desde que as circunstâncias exigirem que esse piloto- comandante voe a uma altura de menos de 2 000 pés sobre o nível do aeroporto, e que se conforme com o padrão de trâfego desse aeroporto; e

(f) táxiamento de acordo com os procedimentos de controle de terra que podem estar em vigor no aeroporto.

(2) Se uma torre de controle de aeroporto estiver em operação, o piloto comandante também deve, enquanto a aeronave ainda estiver dentro da zona de trâfego do aeroporto:

(a) manter um relógio de rádio contínuo na frequência da torre de controle de aeroporto responsável para fornecer serviço de controle de aeródromo no aeroporto, estabelecer comunicação de rádio em dois sentidos ou vias como necessário para propósitos de

controle de aeródromo e obter autorizações para os movimentos necessários para a protecção do trâfego do aeroporto; ou

(b) se isto não for possível, manter um relógio para obedecer as autorizações e ordens que podem ser emitidos através de sinais visuais.

(3) Se uma unidade de serviço de informação de voo do aeroporto estiver em operação, o piloto comandante deve também,enquanto a aeronave estiver dentro da zona de trafego do aeródromo:

(a) manter um relógio de rádio contínuo na freqüência do responsavel da unidade do serviço de informação de voo do aeroporto para fornecer serviço de informação do aeroporto, estabelecer comunicação de rádio via dupla como necessário com o serviço de informação de voo do aeródromo a fim de obter informação sobre o vento de superfície, pista em uso e sobre o trâfego do aeroporto nas áreas de manobra e de movimento; ou

(b) se isto não for possível, manter um relógio para sinais visuais que podem ser exibidos ou podem ser emitidos pela unidade de serviço de informação de voo do aeroporto.

(4) Uma aeronave que não pode comunicar através de rádio deve, antes de aterrar num aeroporto, fazer um circuito do aeroporto com a finalidade de observar o trâfego e ler as marcas no solo e sinais visuais, a menos que tenha o consentimento da unidade de serviço de tráfego aéreo apropriada para fazer o contrário.

91.06.13 Sinais

O piloto comandante de uma aeronave em voo deve, apôs observação ou recebimento de quaisquer dos sinais como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91, tomar acção necessária através da interpretação dos sinais como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.06.14 Operações na água

(1) Nas áreas em que os Regulamentos Internacionais sobre a Prevenção de Colisões no Mar estiverem em vigor, as aeronaves operadas na água devem obedecer as disposições deste regulamento.

(2) Aeronaves em voo próximos da superfície da água devem, sempre que possível, manter-se informadas de todos os navios para evitar e impedir a sua navegação.

91.06.15 Reporte da posição

(1) O piloto comandante de uma aeronave que voe num espaço aéreo controlado ou aconselhado ou em um voo para o qual se fornece a acção de alerta, deve garantir:

(a) que os relatórios da posição sejam feitos à unidade de serviço de tráfego aéreo responsável, o mais cedo possível, do tempo e nível de passagem por cada ponto de reporte compulsório, juntamento com qualquer outra informação necessária;

(b) que relatórios de posição são igualmente feitos em relação a pontos de informação adicionais, caso seja pedido pela unidade de serviço de tráfego aéreo responsável; e

(c) que na ausência de pontos de reporte designados, relatórios de posição ssejam feitos nos intervalos especificados pela unidade de serviço de tráfego aéreo responsável ou publicados pelo(a) Director-Geral(a) nos termos da Parte 175, para aquela área.

91.06.16 Comunicação de rádio obrigatória em espaço aéreo controlado

(1) O piloto comandante de uma aeronave a ser operada dentro ou cruzando um espaço aéreo controlado deve garantir que:

(a) antes de a aeronave entrar neste espaço aéreo, seja estabelecida uma comunicação pela rádio de dupla via com a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável na freqüência de rádio designada, e

(b) que o relógio do rádio é mantido continuo enquanto a aeronave estiver dentro, e até que deixe, o espaço aéreo controlado; e

(c) que mais adiante se pode exigir que essa comunicação de rádio de dupla via com a unidade de serviço de tráfego aéreo seja estabelecida.

Desde que:

(d) a unidade de serviço de tráfego aéreo não permita que uma aeronave não capaz de manter continua comunicação de rádio de dupla via voe na área de controle, área de controle terminal, zona de controle ou zona de trâfego do aeroporto pelas quais é responsável, se as condições de permissão de trâfego forem assim consideradas estiver pelal unidade de serviço de tráfego aéreo para garantir a segurança de outro trâfego aéreo; e

(e) no caso de falha de rádio, um voo para o qual o plano do serviço de tráfego aéreo foi arquivado e activado pela unidade de serviço de tráfego aéreo após a recepção de um tempo de partida, pode continuar no espaço aéreo controlado se concordar com a falha dos procedimentos de comunicação.

91.06.17 Comunicação de rádio obrigatória no espaço aéreo aconselhado

(1) O piloto comandante de uma aeronave a ser operada em espaço aéreo aconselhado deve garantir que, antes da aeronave aproximar ou entrar nesse espaço aéreo:

(a) seja estabelecida a comunicação de rádio de dupla via com a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável:

(b) se a comunicação não for possível, a comunicação rádio de dupla via deve ser estabelecida com qualquer unidade de serviço de tráfego aéreo capaz de retransmitir mensagens para a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável; ou

(c) se a comunicação não for possível, as rádiodifusões devem ser feitas na frequência de rádio designada dando informação sobre a intenção da aeronave para entrar no espaço aéreo e o piloto comandante deve garantir que, enquanto a aeronave estiver dentro do espaço aéreo aconselhado e até que o deixe, um relógio de rádio contínuo seja mantido na frequência de rádio designada e que:

(i) adiante pode existir comunicação de rádio de dupla via como a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável, e que possa ser estabelecida com qualquer outra unidade de serviço de tráfego aéreo que é capaz de retransmitir mensagens para a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável; ou

(ii) se a comunicação não for possível, mais adiante essa comunicação de rádio de dupla via seja estabelecida com qualquer outra unidade de serviço de tráfego aéreo que é capaz de retransmitir mensagens a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável, conforme possa exigir essa unidade de serviço de tráfego aéreo responsável; ou

(i) se a comunicação não for possível, as rádiodifusões sejam feitas na frequência de rádio designada que dá informação sobre pontos de passagem e quando deixa o espaço aéreo referido; desde que no caso de uma falha de rádio tenha sido feito ou activado para a unidade de serviço de tráfego aéreo um plano de voo após a recepção do tempo de partida, pode continuar no espaço aéreo aconselhado se se estiver de acordo com a falha de procedimentos de comunicação.

91.06.18 Cumprimento com as autorizações e instruções do controle de tráfego aéreo

(1) O piloto de uma aeronave deve:

(a) cumprir com qualquer autorização que é obtida, a menos que o piloto obtenha uma emenda da autorização:

(b) não operar a aeronave ao contrário de uma instrução dada pelo controle de tráfego aéreo numa área na qual um serviço de controle de tráfego aéreo seja disponibilizado; e

(c) quando divergir de uma autorização ou instrução, notificar a unidade de controle de tráfego aéreo da divergência, assim que praticável.

91.06.19 Áreas Proibidas

(1) O(a) Director-Geral, pode através de notificação no AIP, AIC ou NOTAM declarar qualquer área para ser uma área proibida e deve, com objectivos de proibição contida no sub--regulamento (2), quando declarar uma área como proibida:

(a) especificar uma altura sobre a superfície da terra dessa área; ou

(b) especificar uma altitude em relação a essa área, como o Director-Geral pode julgar expediente, na notificação em questão.

(2) Não é permitido voar qualquer aeronave sob qualquer circunstância sobre o espaço aéreo de uma área proibida:

(a) abaixo da altura especificada nos termos do sub regulamento (1)*(a)* ; ou

(b) abaixo da altitude especificada nos termos do subregulamento (1) *(b)*, conforme seja o caso, em relação à área proibida em questão.

91.06.20 Áreas restritas

(1) O(A) Director-Geral pode através de notificação em AIP, AIC ou NOTAM declarar qualquer área como restrita e deve, quando assim o fizer , especificar na notificação em questão :

(a) a natureza e extensão da restrição aplicável em relação à área em questão; e

(b) a autorização abaixo da qual devem ser permitidos voos nessa área restrita.

(2) Não é permitido, em contravenção de uma restrição contemplada no sub-regulamento (1)(a), voar qualquer aeronave para a qual a restrição se aplica, em qualquer área restrita, a menos que o voo em questão seja permitido em virtude de uma autorização contemplada no sub-regulamento (1)(b).

DIVISÃO DOIS- REGRAS DE VOOS VISUAIS

91.06.21 Visibilidade e distância da nuvem

(1) Todos os voos em VFR devem ser realizados sempre os voos sejam realizados de dia com referência visual à superfície e em nenhum momento a mais de três oitavo acima da nuvem dentro de um ráio de cinco milhas náuticas dessa aeronave

(2) Voo a noite não é permitido.

(3) Excepto quando operando como um voo em VFR especial, o voo em VFR deve ser realizado em condições de visibilidade e distância de nuvens igual ou maior que as especificadas na tabela1.

Table 1 – Visibilidade em VMC e distância das nuvens

		FG	
		Acima de 3000 pes AMSL ou acima de 1000 pes acima do solo, qualquer que seja maior	em e abaixo 3000 pes AMSL ou 1000 pes acima do solo qualquer que seja maior
Distância da nuvem	1500 metros horizontalmente 1000 pes verticalmente		Limpeza de nuvens e na linha da superficie
Visibilidade do voo	8 km em e acima de 10000 pes AMSL 5 km abaixo e 10000 pes AMSL		5 km *

* Quando so prescrito pela autoridade ATS apropriada:

*a)*Voos de baixa visibilidades a 1500 metros podem ser permitidos a operar:

i) À velocidades que, para a visibilidade prevalecente, possam dar oportunidade adequada para observar outro trâfego ou qualquer obstáculo a tempo para evitar colisões; ou

ii) Em circunstâncias em que seja normalmente baixa a probabilidade de encontros com outro trâfego, por exemplo. em áreas de baixo volume de trâfego e para trabalho aéreo à baixos níveis.

b) Os helicópteros podem ser permitidos operar a menos de 1500 metros de visibilidade , ou manobrar a uma velocidade que possa dar oportunidade adequada para observar outro trâfego ou qualquer obstáculo a tempo para evitar colisão.

** Os mínimos de VMC no espaço aéreo de classe A são incluídos para orientação para pilotos e não implicam aceitação de voos VFR no espaço aéreo de classe A.

91.06.22 Temperatura minima em VFR especial

(1) Um piloto comandante pode realizar operações especiais VFR em condições de tempo abaixo das condições prescritas na secção 91.06.21 dentro de uma zona de controle :

(a) sob condição de uma autorização especial do controle de tráfego aéreo;

(b) somente de dia;

(c) sem nuvens;

(d) com um tecto de pelo menos 600 pés e visibilidade de pelo menos 1 500 m;

(e) numa aeronave equipada com equipamento de rádio via dupla capaz de comunicar com uma unidade de serviço de tráfego aéreo na freqüência apropriada; e

(f) se consertar, antes de partir, com uma unidade do serviço de controlo de trâfego aéreo ao deixar a zona de controle, conforme ordens emitidas por este serviço.

91.06.23 Responsabilidade para averiguar se o voo VFR é permitido

(1) Fora de uma zona de controle ou uma zona de trâfego do aeroporto ou uma área de movimento do aeroporto, na incerteza de saber se as condições de temperatura permitem ou não voo VFR, a responsabilidade deve ser do piloto comandante da aeronave.

(2) Sempre que condições de tempo não permitam um piloto manter a distância mínima de nuvem e a visibilidade mínima exigida por VFR, o piloto deve obedecer IFR.

DIVISÃO TRÊS: REGRAS DE VOO POR INSTRUMENTOS

91.06.24 Cumprimento com o IFR

Um voo realizado acima do nível 200 deve ser feito sob IFR.

91.06.25 Equipamento da aeronave

A aeronave deve ser equipada com instrumentos satisfatórios aparato de rádio de navegação aprorpiado a rota a ser operada e de acordo com as disposições da Subparte 5.

91.06.26 Mudança de voo IFR para voo VFR

(1) O piloto comandante de uma aeronave que pretenda mudar um voo IFR para VFR Dede, se tiver submetido um plano de voo, notificar a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável que o voo de IFR é cancelado e comunicar de igual modo as mudanças planeadas a serem feitas no plano actual de voo.

(2) Quando uma aeronave que opera sob IFR é operada dentro ou em condições meteorológicas visuais, o piloto comandante não cancelará seu voo IFR a menos que isso tenha sido planeado antecipadamente, que o voo seria continuado para um período razoável em condições meteorológicas visuais ininterruptas.

91.06.27 Procedimentos IFR

(1) A menos e caso contrário autorizado pelo responsavel da unidade de serviço de tráfego aéreo, a aeronave operada conforme as regras contidas nesta Divisão, obedecerá procedimentos de IFR aplicável no espaço aéreo pertinente.

(2) Sujeito às disposições do regulamento 91.06.25, e desde que concordado, o piloto comandante de uma aeronave pode executar ou empreender para executar, uma quebra de nuvem ou procedimento de ir abaixo num aeroporto, ou nomear um aeroporto como um aeroporto alternativo: desde que as exigências relativas à quebra de nuvem ou procedimentos de ir abaixo e para voos abaixo de IMC, como publicado pelo Director-Geral.

DIVISÃO QUATRO: AERONAVE DIFERENTE DA DOS SERVIÇOS AÉREOS INTERNACIONAIS REGULARES

91.06.28 Aeronave militar estrangeira

Nenhuma aeronave militar estrangeira deve voar por cima ou aterrara em Moçambique excepto mediante convite expresso ou com a permissão expressa do Director-Geral devendo desta feita estar isenta destes regulamentos na extensão e em condições como especificado no convite ou permissão.

91.06.29 Identificação e intercepção de aeronave

(1) Uma aeronave interceptada deve obedecer as instrução da aeronave interceptora, como prescrito nestes regulamentos.

(2) Quando uma aeronave é interceptada, o piloto comandante deve estabelecer contacto de rádio em seguida com a aeronave interceptora em 121,5 MHz, se a aeronave assim estiver equipada, e se contacto de rádio não tiver sido estabelecido.

(3) Quando a aeronave interceptora não pode estabelecer contacto de rádio ou contactar de qualquer outro modo prático com a aeronave interceptada, devem ser usados sinais visuais como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

DIVISÃO CINCO: REGRAS DE TRAFEGO AÉREO

91.06.30 Procedimentos dos serviços de trafego aéreo

(1) O piloto comandante de uma aeronave a ser operada em espaço aéreo controlado deve.

(a) garantir que um plano de serviço de tráfego seja submetido e demais mudanças notificadas como prescrito na secção 91.03.4;

(b) garantir que o contacto de rádio seja estabelecido com o responsavel da unidade de serviço de tráfego aéreo e que essa comunicação de rádio seja mantida como prescrito na secção 91.06.16; e

(c) cumprir com as autorizações e instruções do control de trafego aéreo:

Contando que:

(i) o piloto comandante de uma aeronave possa divergir de uma autorização de controle de tráfego aéreo em circunstâncias excepcionais, mas que essa divergência seja dada a conhecer o mais cedo possível ao responsavel da unidade de serviço de tráfego aéreo ; e

(ii) o piloto- comandante de uma aeronave pode propor uma emenda a uma autorização de controle de tráfego aéreo, mas tal emenda não deve ser aplicada até aprovada pela unidade de serviço de tráfego aéreo responsável.

91.06.31 Prioridade

Uma unidade de serviço de tráfego aéreo pode, com respeito a chegadas e partidas, dar prioridade a aeronave que opere de acordo com o plano de autorização do serviço de tráfego aéreo sobre a aeronave não estiver contemplada no plano.

DIVISÃO SEIS: ALTURAS E INSTRUMENTO DE APROXIMAÇÃO E DE PARTIDA

91.06.32. Alturas Mínimas

(1) Excepto quando necessário para decolagem ou aterragem ou mediante prévia aprovação por escrito do Director-Geral, nenhuma aeronave :

(a) deve ser operada sobre áreas densamente pooperadas ou sobre concentrações de pessoas ao ar livre a uma altura inferior a 1 000 pés acima do obstáculo mais alto, dentro de um ráio de 2 000 pés da aeronave;

(b) quando em voo noutro assento diferente do especificado no parágrafo (a), deve ser operada a uma altura infeirir a 500 pés sobre o chão ou agua, a menos que o voo possa ser feito sem perigo ou incómodo para as pessoas ou propriedades no solo ou na água; e

(c) deve circular por cima ou fazer sobrevoos repetidos por cima da multidão de pessoas ao ar livre a uma altura inferiror a 3 000 pés.

(2) Salvo quando necessário para decolagem ou aterragem, uma aeronave deve voar de noite, em IMC, ou quando operada IFR;

(a) dentro de uma área determinada pelo Director-Geral, a uma altura no minimo de 1 000 pés acima do obstáculo mais alto dentro daquela área e de acordo com o procedimento determinado pelo Director-Geral; ou

(b) noutro assento numa outra área diferente da contemplada no parágrafo (a), a uma altura de pelo menos 1 500 pés acima do obstáculo mais alto localizado dentro de cinco milhas náuticas da aeronave em voo.

91.06.33 Regra Semi-circular

(1) A menos e caso contrário sob instrução de uma unidade de serviço de tráfego aéreo, o piloto comandante de uma aeronave deve voar a um nível de voo apropriado selecionado de acordo com rasto magnético da mesa como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) A aeronave em voo VFR a uma altura inferior a 1 500 pés sobre a superfície, não deve ser exigida obedecer as disposições do sub-regulamento (1), a menos que e caso contrário tenha recebido instrução para o efeito de uma unidade de serviço de tráfego aéreo.

91.06.34 Instrumentos de aproximação padrão e partida do aeroporto

Quando um instrumento de aproximação ou partida do aeroporto seja necessário, o piloto comandante de uma aeronave deve usar aproximação padrão por instrumentos ou procedimento de partida como publicado pelo Director-Geral no AIC e AR.

SUBPARTE 7 – OPERAÇÕES DE VOO

91.07.1 Rotas e aéreas de operação

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que:

(a) as operações sejam realizadas somente ao longo de rotas ou dentro de áreas para as quais tenha obtido aprovação ou autorização da autoridade competente;

(b) o desempenho da aeronave que se pretenda usar seja dequada para obedecer as exigências minimas de altitude de voo; e

(c) o seu equipamento obedeça as exigências mínimas para a operação planeada.

91.07.2 Altitudes mínimas de voo

(1) Nenhum piloto comandante deve operar uma aeronave a altitudes abaixo:

(a) das altitudes estabelecidas pelo proprietário ou operador que fornece a autorização necessária do terreno tendo em conta as limitações operacionais referidas na Subparte 9; e

(b) abaixo das altitudes mínimas referidas na Subparte 6, excepto quando necessário para decolagem e aterragem.

(2) o método de estabelecer altitudes minimas de voo referidas no sub regulamento (1) (a), deve obedecer o prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(3) Onde as altitudes mínimas de voo estabelecidas pela autoridade de um Estado estrangeiro foerem mais altas que as altitudes minimas de voo prescritas neste regulamento, as altitudes minimas de voo estabelecidas por tal autoridade aplicar-se-ão à uma aeronave registada em Moçambique que estiver em voo no espaço aéreo daquele Estado estrangeiro.

91.07.3 Uso de aeroportos

(1) Nenhum piloto deve usar e nenhum proprietário ou operador deve autorizar o uso de, um aeroporto como um destino ou aeroporto alternativo, a menos que tal aeroporto seja adequado para o tipo de aeronave e operação respectiva.

(2) Excepto numa emergência, nenhum piloto comandante de uma aeronave deve decolar ou aterrar a noite, a menos que o assento de decolagem ou aterragem esteja equipado com facilidades de voo nocturno.

91.07.4 Decolagem e aterragem de Helicóptero

(1) Nenhum piloto comandante de um helicóptero deve aterrar ou decolar de qualquer assento a menos que o assento esteja situado para permitir o helicóptero, no caso de uma emergência que surja durante a aterragem ou decolagem, aterrar sem perigo para as pessoas ou propriedade na superfície.

(2) Nenhum piloto comandante de um helicóptero deve aterrar ou decolar de qualquer edifício, estrutura ou assento situado dentro de 100 metros de qualquer outro edifício ou estrutura, na área de jurisdição de uma autoridade local, a menos que tal edifício, estrutura ou assento tenha sido para oefeito aprovado pelo Director-Geral: desde que esta restrição não se aplique a um helicóptero que aterre ou descole fora de, um edifício, estrutura ou assento dentro de uma área industrial, uma área de armazém comercial ou uma terra de fazenda aberta satisfatória para o efeito para o helicóptero de que o piloto comandante seja titular de uma licença commercial válida ou linha aérea (helicóptero) ou, no caso ser titular de uma licença de piloto privado (helicóptero), com a permissão escrita do Director-Geral, a menos que especificamente proibido pela autoridade local;

(3) Uma autoridade local pode depois de consultar o Director-Geral, extender o âmbito das disposições do sub regulamento (2) para incluir outros assentos da sua área de jurisdição.

(4) O Director-Geral pode, no interesse da segurança aérea, impôr condições ou restrições como as do uso de qualquer edifício, estrutura ou assento para a aterragem ou decolagem de helicópteros ou exigir adotar procedimentos de voo especiais ou rotas especiais a seguir e, pode ainda impôr condições diferentes, instituir restrições diferentes ou exigir adotar procedimentos de voo especiais diferentes em relação a edifícios diferentes, estruturas ou assentos.

(5) Nada neste regulamento deve ser interpretado como conferindo qualquer direito para aterrar em qualquer edifício, estrutura ou assento contra a vontade do proprietário ou de qualquer outra pessoa que tenha um interesse, no edifício, estrutura ou assento ou para prejudicar os direitos ou a cura de uma pessoa de quaisquer danos causadas pelo helicóptero ou seus ocupantes.

91.07.5 Operação minima do aeroporto

(1) Nenhum piloto comandante de uma aeronave deve usar um aeroporto como um destino ou aeroporto alternativo, a menos que esteja de acordo com os mínimos operacionais desse aeroporto, estabelecidos pela autoridade competente do Estado no qual o aeroporto seja situado.

(2) As operações minimas do Aeroporto deve satisfazer as exigências prescritas no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(3) Os minimos operacionais do aeroporto para um tipo específico de aproximação e procedimento de aterragem devem ser aplicáveis se:

(a) o equipamento de terra mostrado no respetivo instrumento de aproximação e carta de aterragem exigida para o procedimento planeado, seja operativo;

(b) os sistemas da aeronave requeridos para o tipo de aproximação estiverm operativos;

(c) os critérios de desempenho da aeronave exigidos sejam adequados; e

(d) a tripulação da cabine de voo seja qualificada para realizar o tipo de aproximação.

(4) Na determinação ou estabelecimento dos minimos operacionais do aeroporto aplicáveis a qualquer operação particular, o proprietário ou operador tomar em conta:

(a) o tipo, desempenho e características de manuseamento da aeronave;

(b) a composição da tripulação da cabine de voo, sua competência e experiência;

(c) as dimensões e características das pistas ou áreas de toque que podem ser selecionadas para uso;

(d) a suficiência e desempenho das ajudas de terra visuais e não-visuais disponíveis;

(e) o equipamento disponível na aeronave para fins de navegação ou controle do rota de voo, como apropriado, durante a decolagem, aproximação, chamada, aterragem ou perda da aproximação;

(f) os obstáculos nas áreas de aproximação e de subida e necessária autorização;

(g) a altitude do obstaculo de autorização ou altura para os procedimentos aproximação por instrumentos ;

(h) os meios para determinar e informar condições meteorológicas; e

(i) a disponibilidade e suficiência de serviços de emergência.

91.07.6 Altura da soleira de cruzamento

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve estabelecer procedimentos operacionais determinados para garantir que a aeronave usada para realizar aproximações de precisão cruze o limiar com uma margem segura na configuração de aterragem e altitude.

(2) Os procedimentos operacionais aplicáveis à Categoria II e à Categoria de aproximações III devem ser aprovados pelo Director-Geral.

91.07.7 Seleção pré-voo de aeródromos

(1) Quando proprietário ou operador de uma aeronave planeia um voo, deve seleccionar o aeroporto de destino ou alternativo conforme estabelece o regulamento 91.07.5 e Parte 121, Parte127 ou Parte 135, caso seja o caso.

(2) O proprietário ou operador só deve seleccionar uma partida, destino ou aeroporto alternativo somente quando o estado de durabilidade do aeroporto permitir operação segura do tipo de aeronave em causa.

(3) O proprietário ou operador deve escolher e especificar no plano de serviço de tráfico de voo referido na secção 91.03.4 a decolagem no aeroporto alternativo, se não for possível a aeronave voltar ao aeroporto de partida devido a razões meteorológicas ou desempenho.

(4) A decolagem no aeroproto alternativo referido no sub regulamento (3), deve ser feita dentro:

(a) de uma hora com mono motor a velocidade cruzeiro de acordo com o manual de voo da aeronave referido na secção 91.03.2, e ainda nas condições padrão baseadas no actual peso à decolagem de uma aeronave bimotora;

(b) de duas horas de voo para um mono-motor a velocidade cruzeiro de acordo com o manual de voo da aeronave referido na secção 91.03.2, e ainda nas condições padrão baseadas no peso actual à decolagem da aeronave com três e quatro motores;

(c) se o manual de voo da aeronave referido na secção 91.03.2, não contiver um mono-motor inoperativo , a velocidade cruzeiro, a velocidade a ser usada no câlculo, deve ser a velocidade que é alcançada com o motor restante no seu máximo poder contínuo.

(5) O proprietário ou operador de um helicóptero deve seleccionar um destino e pelo menos um aeroporto alternativo para cada voo IFR, a menos que as condições meteorológicas prevalescentes são tais que, para o período de uma hora antes de até uma hora depois do tempo esperado de chegada no aeroporto de destino, a aproximação ao sector de mínima altitude de aterragem segura possa ser feita em VMC.

(6) O prorietario ou operador de uma aeronave deve seleccionar ao menos um aeroporto alternativo para cada voo de IFR, a menos que :

(a) estiverm disponíveis no aeroporto de destino duas pistas não cruzadas; e

(b) condições prevalescente meteorológicas sejam tais que, para o período de uma hora antes de e até uma hora depois do tempo esperado de chegada no aeroporto de destino, a aproximação ao sector de mínima de altitude se aterragem segura possa ser feita em VMC.

(7) O proprietário ou operador deve seleccionar dois aeroportos alternativos de destino, quando:

(a) os boletins meteorológicos apropriados ou previsões para o aeroporto de destino ou qualquer combinação disso, indique isso durante um período que começa uma hora antes. e termine uma hora depois do tempo calculado de chegada, as condições de tempo estiverm abaixo dos mínimos planedos e aplicáveis; ou

(b) não seja obtida nenhuma informação meteorológica .

(8) O proprietário ou operador deve especificar o aeroporto alternativo de destino no plano de serviço de tráfico aéreo referido na secção 91.03.4.

(9) O proprietário ou operador deve especificar os aeroportos alternativos em rotas para operações de longa duração com aeronaves bimotores e deve especificar esse aeroporto alternativo em rota no plano do serviço de tráfico aéreo referido na secção 91.03.4.

(10) Quando planea um voo, o proprietário ou operador deve somente seleccionar um aeroporto como destino ou aeroporto alternativo, se os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou uma combinação disso, sejam iguais ou estiverm acima dos mínimos planeados e aplicáveis para um período de uma hora antes de e para uma hora depois do tempo estimado de chegada da aeronave ao aeroporto.

91.07.8 Plano minimo para voos IFR

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave não deve selecionar um aeroporto como uma aeroporto alternativo de decolagem para um voo a ser realizado, completamente ou em parte em IFR debaixo de IMC, a menos que os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou qualquer combinação disso, indique que, durante um período que comece uma hora antes e termine uma hora depois do tempo estimado de chegada ao aeroporto, as condições de tempo coincidam com os mínimos de aterragem aplicáveis prescritos na secção 91.07.5.

(2) O tecto deve ser levado em conta quando as únicas aproximações disponíveis sejam de não-precisão ou circulares.

(3) Qualquer limitação relacionada com a operações em monotor devem ser levados em conta.

(4) O proprietário ou operador de uma aeronave deve selecionar somente o aeroporto de destino ou aeroporto alternativo de destino quando os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou qualquer combinação disso, indique que, durante um período que comece uma hora antes e termine uma hora depois do tempo calculado de chegada ao aeroporto, as condições de tempo sejam iguais a, ou estiverm acima, dos mínimos planeados e aplicáveis como segue:

(a) Mínimos planeado para um aeroporto de destino:

(i) RVR ou visibilidade especificada conforme regulamento 91.07.5; e

(ii) Para uma aproximação de não-precisão ou uma aproximação circular, o tecto a, ou acima, MDA/ / H; e

(b) mínimos planeados para um aeroporto alternativo de destino deve ser como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 91.

(5) O proprietário ou operador de uma aeronave não deve seleccionar um aeroporto como alternativo em rota a menos que os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou qualquer combinação disso, indique que, durante um período que comece uma hora antes e termine uma hora depois do tempo calculado de chegada ao aeroporto as condições de tempo sejam iguais a, ou estiverm acima dos mínimos planeados como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(6) O proprietário ou operador não deve seleccionar um aeroporto como um aeroporto alternativo em rota de ETOPS a menos que os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou qualquer combinação disso, indique que, durante um período que comece uma hora antes e termine uma hora depois do tempo calculado de chegada ao aeroporto, as condições de tempo sejam iguais a, ou estiverm acima dos mínimos planeados como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91 e conforme a aprovação de ETOPS do proprietário ou operador.

91.07.9 Condições Meteorológicas

(1) Num voo a ser realizado de acordo com IFR, o piloto comandante de uma aeronave não deve:

(a) iniciar a decolagem; ou

(b) continuar além do ponto de decisão de em voo, a menos que uma informação estiver disponível indicando as condições que irá encontrar, ao tempo estimado de chegada da aeronave ao aeroporto onde se aplicam oas ccondições mínimas operacionais:

(i) no aeroporto de destino; ou

(ii) onde um aeroporto alternativo de destino seja exigido, ou ambos um aeroporto de destino e alternativo sejam exigidos.

(2) Num voo realizado em VFR, o piloto comandante de uma aeronave não deve iniciar a decolagem a menos que os relatórios meteorológicos actuais ou uma combinação de relatórios actuais e previsões, indique que as condições meteorológicas ao longo da rota ou naquela parte da rota sejam operadas abaixo de VFR, e que deva, no momento apropriado, observar,se possível, as disposições constantes desta Parte.

91.07.10 Operação minima em VFR

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que:

(a) os voos VFR sejam realizados de acordo com as regras de voo visuais prescritas na Subparte 6; e

(b) os voos especiais VFR não sejam iniciados quando a visibilidade for inferiror a 3 kms e no caso contrário realizados quando a visibilidade é inferior a visibilidade como prescrito na secção 91.06.22 (d).

91.07.11 Peso e balanceamento

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que, durante qualquer fase da operação, a carga, peso e o centro de gravidade da aeronave obedece as limitações especificadas no manual de voo de aeronave aprovado referido na secção 91.03.2 ou o manual de operações referido no MOZ-CAR,Parte 121, Parte 127 ou Parte 135, conforme for o caso, se as limitações forem nisso mais restritivas.

(2) O proprietário ou operador deve estabelecer o peso e o centro de gravidade da aeronave através de uma pesagem actual antes da entrada inicial em operação e depois disso em intervalos de cinco anos.

(3) Os efeitos acumulados de modificações e reparações no peso e balanceamento da aeronave devem ser considerados para a correcção dos documentado pelo proprietário ou operador.

(4) As aeronaves devem ser pesadas de acordo com as disposições do sub-regulamento (2), se o efeito de modificações no peso e balanceamento não for conhecido com precisão.

(5) O proprietário ou operador deve determinar o peso de todos os artigos operacionais e membros da tripulação de voo incluídos no peso bruto operacional da aeronave, pela pesagem ou pelo uso do padrão de peso apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(6) A influência do peso dos artigos operacionais e membros da tripulação de voo referdidos no sub-regulamento (5), sobre o centro de gravidade da aeronave deve ser determinada pelo proprietário ou operador da aeronave.

(7) O proprietário ou operador deve estabelecer o peso da carga do trafego, inclusive qualquer balastro, através de pesagem actual, ou determinar o peso da carga de trafego conforme o padrão de passageiro apropriado e peso de bagagem como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(8) O proprietário ou operador deve determinar o peso da carga de combustível usando a gravidade específica actual ou, se aprovado pelo Director-Geral, um padrão especifico de gravidade.

91.07.12 Reabastecimento de combustível e oleo

(1) O piloto comandante de uma aeronave não iniciara um voo a menos que tenha certificado que a aeronave leva no minimo a quantidade planeada de combustível e oleo para completar o voo seguro, tomando em conta as condições meteorológicas e de operação e as demoras esperadas.

(2) O piloto comandante deve garantir que a quantidade de combustível a usar em voo restante não seja menos que o combustível exigido para prosseguir para um aeroporto ou, no caso de um helicóptero, para um assento de aterragem satisfatório, onde possa ser feita uma aterragem segura.

(3) Se o combustível utilizado à bordo da aeronave for menos do que o combustível de reserva final, o piloto comandante da aeronave, deve:

(a) no caso de uma aeronave, declarar uma emergência; ou

(b) no caso de um helicóptero, aterrar o mais cedo possível.

(4) O método para calcular a quantidade de combustível a ser levado por cada voo deve ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.07.13 Reabastecimento ou desabastecimento de combustível e óleo com passageiros à bordo

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que a aeronave não é reabastecida ou desabastecida com jet-1 ou combustível de tipo de largo-corte com os passageiros embarcados à bordo ou a desembarcar da aeronave.

(2) Nos outros casos diferentes dos referidos no subregulamento (1), as precauções estiver deve ser tomadas e as aeronaves devem ser tripuladas corretamente através de pessoal qualificado e pronto a iniciar e a dirigir uma evacuação da aeronave por meios mais práticos e expeditos disponíveis.

91.07.14 Fumar na aeronave

(1) Não é permitido fumar numa aeronave registada em Moçambique ou em qualquer aeronave de registo estrangeiro quando em voo ou sobrevoo em Moçambique, a menos que, e excepto na medida em que, fumar seja permissível conforme o manual de voo da aeronave referido na secção 91.03.2 ou outro documento equivalente para o efeito.

(2) Numa aeronave na qual fumar é permitido, fumar deve ser proibido não obstante:

(a) quando a aeronave estiver no solo;

(b) durante a decolagem; e

(c) durante a aproximação para aterragem.

(3) Em todas as aeronaves registadas em Moçambique, devem ser exibidos avisos em assentos proeminentes para todo o passageiro e nos compartimentos da tripulação, indicando até que ponto, e quando, fumar seja permitido ou proibido.

91.07.15 Instrumentos de aproximação e procedimentos de partida

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que o instrumento de aproximação e procedimentos de partida usado, e estabelecidos pela autoridade do Estado no qual o aeroporto se localize, fica situado.

(2) Apesar das disposições prescritas no sub regulamento (1), um piloto comandante pode aceitar uma autorização do controle de tráfego aéreo para divergir de uma aproximação publicada ou rota de partida:desde que:

(a) critérios de autorização sejam observados e totalmente tomadas em conta das condições operacionais; e

(b) a aproximação final seja feita visualmente ou conforme o procedimento de aproximação por instrumentos estabelecidos.

91.07.16 procedimentos de redução de ruidos

Não é permitido que uma pessoa opere uma aeronave contra os procedimentos de abatimento de ruidos estabelecidos para um aeroporto como aprovado pelo Director-Geral.

91.07.17 Submissão do plano de voo ao serviço de trâfego aéreo

O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que um voo não é iniciado a menos que um plano de serviço do trâfego de voo referido na secção 91.03.4, tenha sido processado ou adequada informação tenha sido depositada de modo a permitir alertar serviços a serem ativados, se necessário.

91.07.18 Assentos, cintos de segurança

(1) Antes da decolagem e aterragem, e sempre que julgado necessário no interesse da segurança aérea, o piloto comandante de uma aeronave deve garantir que cada pessoa à bordo da aeronave, ocupe o seu assento ou cabina com o seu o cinto ou correia de segurança corretamente apertado.

(2) O piloto comandante deve garantir que a ocupação múltipla de um assento de aeronave não aconteçaa nao ser por um adulto e uma criança menos de dois anos de idade que esta corretamente segura por um dispositivo de restrição de criança.

91.07.19 Assentos para Passageiros

O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que os passageiros estejam sentados onde, na eventualidade de uma evacuação de emergência seja requerida, seja possível melhor ajudar a evacuação posterior da aeronave.

91.07.20 Informação aos passageiros

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que:

(a) os passageiros sejam informados verbalmente sobre assuntos de segurança, partes dos quais pode ser dada por uma apresentação audiovisual; e

(b) na aeronave envolvida em operações de transporte aéreo comercial, seja disponibilizado aos passageiros um cartão que resuma assuntos de segurança no qual ordens do tipo de quadro indicam a operação de equipamento e saídas prováveis de emergência a serem usadas pelos passageiros;

(c) numa emergência durante voo, são instruídos os passageiros sobre essas acções de emergência como apropriadas às circunstâncias.

(2) O proprietário ou operador deve garantir que , antes da decolagem:

(a) os passageiros sejam informados sobre a extensão aplicável a:

(i) se fumar é proibido ou permitido;

(ii) quando o encosto do assento deve estar na posição vertical e a mesa fechada;

(iii) localização das saídas de emergência;

(iv) localização e uso do caminho marcados para retirada;

(v) o compartimento das bagagens de mão;

(vi) quaisquer restrições no uso de dispositivos electrónicos; e

(vii) a localização e conteúdos dos cartões da informação de segurança; e

(b) passageiros recebem, para a extensão aplicável, uma demonstração de.

(i) uso de cintos de segurança ou correias de segurança, inclusive a maneira como os cintos e correias de segurança são apertados e desapertados;

(ii) o local e uso de equipamento de oxigênio e o extintor de todos os materiais de fumo quando o oxigênio estiver a ser usado; e

(iii) localização e uso dos salva-vidas.

(4) O proprietário ou operador deve garantir que antes da aterragem, os passageiros sejam lembrados que:

(a) fumar é proibido ou permitido;

(b) devem usar os cintos e correias de segurança;;

(c) quando a parte de trás do assento deve estar na posição vertical e a mesa fechada se possível;

(d) verificar a recolocação da bagagem de mão; e

(e) mantem-se ou não quaisquer restrições no uso de dispositivos electrónicos.

91.07.21 Equipamento de Emergência

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que o equipamento de emergência, seja levado ou instalado na aeronave de modo a satisfazer as exigências prescritas nesta Parte e o MEL, estiver em condições de executar satisfatóriamente a função para que se destina.

(2) O piloto comandante da aeronave deve garantir que o equipamento de emergência referido permanece facilmente acessivel para uso imediato pelos membros da tripulação de voo.

91.07.22 Iluminação das saídas de emergência

(1) Quando uma aeronave equipada com um sistema de luzes de emergência referido na secção 91.04.25, estiver em voo abaixo de 1 000 pés do solo, ou no solo com passageiros à bordo:

(a) o sistema de luzes de emergência deve ser aceso; ou

(b) o sistema normal de luzes da cabine normal deve ser aceso e luzes de emergência devem ser apagadas.

91.07.23 Uso do oxigênio suplementar

(1) O piloto-comandante de uma aeronave deve garantir que os membros da tripulação de voo envolvidos no desempenho de tarefas essenciais para a operação segura de uma aeronave em voo, usem oxigênio suplementar continuamente quando a altitude da pressão da cabine de voo excede 10 000 pés por mais de 60 minutos, e a toda hora quando a altitude da pressão excede 12 000 pés.

(2) O piloto comandante de uma aeronave deve garantir que, com a exceção de aeronaves supersônicas, quando um voo é realizado sobre nível de voo (FL) 410, pelo menos um piloto na estação de piloto usa uma máscara de oxigênio quando o outro piloto deixar a cabine de voo por qualquer razão.

91.07.24 condições de aproximação e aterragem

Antes de iniciar uma aproximação para aterragem, o piloto comandante de uma aeronave deve estar certo que, de acordo com a informação disponível, o tempo no aeroporto e a condição da pista ou de toque da área que se pretende usar, não permitirá uma aproximação segura, durante a aterragem ou perda de aproximação, tendo em atenção a informação de desempenho contida no manual de voo da aeronave referido no regulamento 91.03.2 ou documento semelhante.

91.07.25 Inicio e continuação da aproximação

(1) Ao operar em IMC e conforme IFR, o piloto-comandante de uma aeronave pode começar uma aproximação embora sobre RVR/visibilidade, mas a aproximação não deve ser continuada além do marcador exterior ou posição publicada equivalente, a menos que as informações sobre RVR/visibilidade para a pista ou para o toque da área seja igual a, ou melhor que, os mínimos operacionais aplicáveis.

(2) Onde RVR não estiver disponível, o piloto comandante pode derivar um valor de RVR convertendo a visibilidade informada conforme as disposições como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(3) Se, depois de passar o marcador exterior ou posição publicada equivalente conforme as disposições do subregulamento (1), as informações dadas de RVR/dos minimos de pouca visibilidade aplicáveis, o piloto comandante pode continuar a aproximação a A/H ou MDA/H.

(4) O piloto comandante pode continuar a aproximação abaixo de A/H ou MDA/H e a aterragem pode ser completada: desde que a referência visual exigida seja estabelecida e mantida em A/H ou MDA/H.

(5) Onde não existir nenhum marcador exterior ou posição publicada equivalente, o piloto comandante deve decidir se continua ou aborta a aproximação antes da descida abaixo de 1,000 pés sobre o aeroporto no segmento de aproximação final.

91.07.26 simulação de uma situção de emergência em voo

O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que ninguém e nenhuma pessoa simule situações de emergência na aeronave afectando as características de voo da aeronave enquanto os passageiros estiverem à bordo.

91.07.27 Virar rotores do helicóptero

(1) Não é permitido que uma pessoa que esteja envolvida em operações de helicóptero, permita virar rotores do helicóptero abaixo da potência sem ter aos controles desse helicóptero:

(a) um piloto qualificado; ou

(b) se o helicóptero esta estacionado no solo, uma pessoa que recebeu a instrução pertinente for declarada competente com qualificação de instrutor de voo de Categoria B controlar o helicóptero enquanto estacionádo no solo.

91.07.28 Ligação dos motores

(1) Excepto quando os freios sejam úteis e estiverm completamente aplicados, devem ser colocadas calços em frente das rodas de um aeroplano antes de lançar o motor ou motores e uma pessoa competente estiver sentada nos comandos quando ao motor ou motores estiverem a funcionar.

(2) Quando o piloto de uma aeronave seja a única pessoa competente presente e seja necessário de calços, ele deve garantir que o controle da aeronave seja temporáriamente largado pelo curto tempo necessário para remover os calços.

91.07.29 Requisitos adicionais para único piloto em operações sob IFR

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave realize operações IFR numa aeronave com um único piloto a menos que seja aprovado pelo Director-Geral.

(2) Uma aeronave não deve ser operada sob IFR por um único piloto a menos que:

(a) o manual de voo não exija mais membro da tripulação;

(b) a aeronave seja à helice;

(c) o minimo da configuração de assentos para passageiros aprovada não seja de mais de nove assentos;

(d) o maximo de peso certificado à decolagem não seja superior a 5 700 kg;

(e) a aeronave estiver equipada como descrito no 91.04.6; e

(f) o piloto comandante satisfaça os requisitos de experiencia, formação, verificação e recencia descritos no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.07.30 Requisitos adicionais para operações de um único piloto numa aeronave turbo por instrumentos em condições meteorologicas (IMC)

(1) A operação de uma aeronave mono-motor turbo por Instrumentos de Condições Meteorológicas pode ser aprovada pelo Director-Geral desde de:

(a) o certificado de aeronavegabilidade seja apropriado; e

(b) um nivel de segurança seja garantido atravês:

(i) da confiança do motor turbo; e

(ii) dos procedimentos de manutenção do operador, das práticas operacionais, dos procedimentos de despacho de voo e dos programas de formação da tripulação.

91.07.31 Lista de Equipamento Minimo

(1) Não é permitido um operador operar uma aeronave de acordo com a MEL a menos que essa MEL tenha sido aprovada pelo Director-Geral conforme o desenvolvimento do MEL e Aprovação do Manual de Procedimentos.

(2) Sempre que existir uma lista de equipamento mínimo do Director-Geral feita para um tipo de aeronave e emitido conforme às regras aplicáveis do Estado de desenho do projecto da aeronave o Director-Geral pode aceitá-la se o Estado de origem for contratante.

(3) Quando o Estado de origem tiver estabelecido um Documento Suplementar a um MMEL que tenha sido aprovado ou aceite conforme sub-regulamento (2), esse documento suplementar deve ser considerado como fazendo integrante da Lista Director-Geral de Equipamento Mínimo.

(4) A confiança da máquina de turbina; e cada operador aéreo deve, de acordo com o desenvolvimento do MEL e aprovação do Manual de Procedimentos, estabelecer uma Lista de Equipamento Mínimo (MEL) para cada tipo de aeronave para qual uma Lista Director-Geral de Equipamento Mínimo tenha sido aprovada pelo Estado de origem.

SUBPARTE 8 – OPERAÇÕES DE POUCA VISIBILIDADE

91.08.1 Condições mínimas de operação de um aeródromo

OS minimos operacionais do aeroporto devem ser os minimos prescritos na Subparte 6 e as disposições do regulamento 91.07.5 devem aplicar-se às alterações como necessário.

91.08.2 Regras operacionais gerais para operação sob baixa visibilidade

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que nenhuma operação da Categoria II ou III seja realizada a menos que:

(a) a aeronave estiver certificada para operações de alturas de decisão abaixo de 200 pés ou sem nenhuma altura de decisão e equipada conforme esta Parte ou um regulamento equivalente aceite pelo Director-Geral

(b) um sistema satisfatório para gravação de aproximação ou sucesso de aterragem automático e falha seja estabelecido e mantido para monitorar a segurança global da operação;

(c) as operações sejam aprovadas pelo Director-Geral; e

(d) a altura de decisão seja determinada por meio de um rádio altímetro.

(2) O piloto-comandante não deve decolar à baixa-visibilidade em RVR de menos de 150 m para Categoria A, B, C e aeronavesde Categoria D ou RVR de menos de 200 m para aeronaves de Categoria E, a menos que aprovado pelo Director-Geral.

(3) As categorias referidas no sub-regulamento (2), são estabelecidas na base de 1.3 vezes a velocidade de baia das aeronaves na configuração máxima do peso de aterragem certifcado como se segue:

(a) Categoria A – inferior a 91 nós da velocidade indicada;

(b) Categoria B - 91 nós da velocidade indicada ou superior, mas inferior a 121 nós da velocidade indicada;

(c) Categoria C - 121 nós da velocidade indicada ou mais, mas inferior a 141 nós da velocidade indicada;

(d) Categoria D - 141 nós da velocidade indicada ou superior, mas inferior a 166 nós da velocidade indicada; e

(e) Categoria E – 166 nós da velocidade indicada ou superior, mas inferior a 211 nós da velocidade indicada.

91.08.3 Considerações aeroportuárias para operações de pouca visibilidade

(1) Não é permitido que um piloto comandante de uma aeronave use um aeroporto para operações de Categoria II ou III, a menos que o aeroporto seja aprovado para essas operações pela autoridade do Estado no qual o aeroporto fica situado.

(2) O proprietário ou operador de uma aeronave que se pretender usar em operações de baixa-visibilidade, verificará se aqueles procedimentos de pouca visibilidade foram estabelecidos e estão em vigor, nos aeroportos onde operações de pouca-visibilidade devem ser realizadas.

91.08.4 Formação e qualificações para operações sob baixa visibilidade

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que, antes da realização da partida de pouca-visibilidade ou operações de Categoria II ou III :

(a) cada membro da tripulação:

(i) completou o treinamento que lhe confer requisitos como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS

91, inclusive simulação de treino operando a valores limitados em RVR e a uma altura de decisão destinada à Categoria II do proprietário ou operador ou aprovação para a Categoria III; e

(ii) deve estar qualificado de acordo com os requisitos prescritos no documento MOZ-CATS-OPS 91; e

(b) a qualificação dos membros de cabine de voo seja especifica para a operação e tipo de aeronave.

91.08.5 Procedimentos operacionais para operação sob baixa visibilidade

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve estabelecer procedimentos e ordens a serem usados para decolagens de pouca-visibilidade em operações de Categoria II e III.

(2) O piloto comandante deve estar certo que:

(a) o estado das facilidades visuais e não-visuais é suficiente antes do inico da decolagem de pouca-visibilidade numa operação de Categoria II ou aproximação de Categoria III;

(b) procedimentos apropriados de baixa-visibilidade estiverm em vigor de acordo com a informação recebida de uma unidade de serviço de tráfego aéreo, antes de começar uma partida de pouca-visibilidade ou uma operação deCategoria II ou aproximação de Categoria III; e

(c) os membros da tripulação de voo devem estar correcta e devidamente qualificados para levar a cabo uma decolagem à pouca-visibilidade em RVR de menos de 150 m na aeronave da Categoria A, B, C e aeronave de Categoria D ou 200 m numa aeronave de Categoria E ou uma operação de Categoria II ou aproximação de Categoria III.

91.08.6 Equipamento minimo para operações sob baixa visibilidade

(1) O operador de uma aeronave deve incluir no manual de operações referido na secção 121.04.2, 127.04.2 ou 135.04.2, conforme cada caso, o equipamento mínimo que deve ser usado no inicio de uma decolagem à pouca-visibilidade ou uma operação de Categoria II ou aproximação de Categoria III conforme o manual de voo de aeronave referido na secção 91.03.2.

(2) O piloto comandante deve estar certo de que o estado da aeronave e dos relavantes sistemas aéreos desta, estiverm adequados para a operação específica a ser realizada.

SUBPARTE 9 – DESEMPENHO E LIMITAÇÕES DE OPE RAÇÃO

91.09.1 Disposições gerais

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que a aeronave é operada conforme :

(a) os termos e condições do certificado de aeronavegabilidade emitidos para a aeronave

(b) as limitações operacionais, as marcações e anuncio como prescrito pela autoridade certificando o Estado de registo; e

(c) as limitações de peso prescritas no MOZ-CAR, Parte 21.

(2) No cumprimento do sub regulamento (1), o proprietário ou operador deve tomar em conta configuração de estrutura, condições ambientais e a operação de sistemas que podem ter um efeito no desempenho da aeronave, quando apropriado.

(3) O operador de uma aeronave envolvida numa operação de transporte aéreo comercial, deve obedecer as disposições dos regulamentos apropriados no MOZ-CAR,Parte 121, Parte 127 ou Parte 135, conforme for o caso.

91.09.2 Limitações de operação do Helicóptero

(1) Os helicópteros de desempenho da classe 3 somente devem ser operados em condições de tempo e luz e por cima de tais rotas e desvios que possam permitir executar uma aterragem forçada com segurança no caso de uma falha do motor.

(2) As disposições do sub regulamento (1) devem, com as mudanças estiver, aplicar-se ao desempenho de helicópteros da classe 2 antes do ponto definido depois da decolagem e depois do ponto definido antes de aterragem.

(3) Somente helicópteros de desempenho de Classe1 devem ser permitidos operar em áreas urbanas de densidade populacional elevada.

91.09.3 Classificação do desempenho dos Helicópteros

(1) Para objectivos de desempenho ,os helicópteros são classificados como segue:

(a) Helicóptero da Classe 1 - um helicóptero com desempenho tal que, no caso de falha de unidade de potência crítica, o helicóptero pode aterrar na área de partida rejeitada ou seguramente continuar o voo a uma área de aterragem apropriada, dependendo em quando o falha acontece;

(b) Helicóptero da Classe 2 - um helicóptero com desempenho tal que, no caso de falha de unidade de potência crítica, o helicóptero pode continuar o voo seguramente, excepto quando o falha acontece antes de um ponto definido depois de decolagem ou depois de um ponto definido antes de aterragem caso em que uma forçada aterragem pode ser requerida; e

(c) Helicóptero da Classe 3 - um helicóptero com desempenho tal que, no caso de falha de unidade poder a qualquer ponto no perfil de voo, uma aterragem forçada tem que ser executada.

91.09.4 Classificação do desempenho da aeronave

(1) Para objectivos de desempenho, as aeronaves são classificadas como se segue:

(a) Aeronaves da Classe A

(i) aeoronaves multi-motores potênciadas por motores turbo ou turbo-hélice com uma configuração máxima aprovada de passageiro sentados de mais de nove assentos ou um peso máximo certificado superior a 5 700 quilogramas; e

(ii) aeronaves turbo à jacto multi- motores;

(b) Aeronaves da Classe B - aeronaves à helice com uma configuração máxima aprovada de passageiros de 9 assentos ou menos, e um peso máximo certificado de 5 700 quilogramas ou menos;

(c) Aeronaves da Classe C – aeronaves com dois ou mais motores reciprocos com um máximo configuração de assentos de passageiros aprovada de mais de nove assentos ou um maximo de peso certificado superior a 5 700 kilogramas; e

(d) Aeronaves da Classe D - aeronaves mon-motores.

SUBPARTE 10 - MANUTENÇÃO

91.10.1 Disposições gerais

Não permitido que um proprietário, operador ou piloto comandante de uma aeronave opere a aeronave a menos que tal aeronave seja mantida e autorizada ao serviço de acordo com as disposições da Parte 43.

91.10.2 Relatório de defeitos

(1) Operadores de aeronave devem comunicar por escrito ao Director-Geral sobre qualquer falha, mal funcionamento ou defeito em qualquer produto, parte ou equipamento operado por tal titular que tenha resultado de quaisquer ocorrências especificadas no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) Um relatório referido no sub-regulação (1) deve incluir as informações especificadas no documento MOZ-CATS-OPS 91.

MOZ-CAR— PARTE 92

Transporte de Mercadorias Perigosas

92.00.1 Aplicabilidade

(1) Esta parte é aplicável a:

(a) qualquer aeronave para transporte de mercadorias perigosas;

(b) qualquer pessoa que entrega mercadorias perigosas para transporte por via aérea; transporta mercadorias perigosas por via aérea, ou

i. aceita mercadorias perigosas transportadas por via aérea, e

ii. qualquer passageiro ou membro do pessoal navegante abordo ou por embarcar na aeronave.

(2) Esta parte não se aplica em relação a:

(a) aeronaves militares;

(b) ao pessoal militar que exerce funções oficiais a bordo de um avião militar;

(c) as mercadorias perigosas transportadas numa aeronave quando esses produtos se destinam a:

i. fornecer assistência médica a um paciente durante um voo;

ii. prestar ajuda veterinária ou uma morte humana a um animal durante um voo;

iii. pulverização, uso em pó ou em gotas na agricultura, horticultura, silvicultura ou operações de controlo de poluição, ou

iv. para fins de jogo e manejo de animais durante um voo;

(d) artigos e substâncias que, de outra forma constituam mercadorias perigosas, mas que sejam obrigados a estar a bordo da aeronave, em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade apropriada e as disposições do manual de operações em causa: Desde que os artigos e substâncias destinados a substituir artigos tais e substâncias, devem ser encaminhados de acordo com os requisitos e normas prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284);

(e) os artigos e substâncias que de outra forma constituem mercadorias perigosas, mas que estejam a bordo da aeronave para fins especializados como se acham prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284) e

(f) os artigos e substâncias para uso pessoal de passageiros e pessoal navegante, na medida do prescrito nas Instruções Técnicas da ICAO para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

92.00.2 Transporte de mercadorias perigosas proibidas

(1) Nenhuma pessoa deve entregar para o transporte numa aeronave, transportar numa aeronave ou aceitar para transportar em aeronaves - mercadorias perigosas especificamente identificadas por nome ou descrição genérica nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284) como sendo proibido o transporte por via aérea em qualquer circunstância;

a) quaisquer outros bens perigosos, a menos que seja em conformidade com as disposições da presente Parte e os requisitos e standards como prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284); e

b) animais vivos infectados.

92.00.3 Isenção

(1) O Director -Geral pode, a pedido, por escrito, de qualquer das pessoas referidas na secção 92.00.1 (1) (b), isentar essa pessoa do disposto na regra 92.00.2 (b), no caso de:

a) extrema urgência;

b) outras formas de transporte forem inadequadas, ou

c) cumprimento integral das disposições desta Parte ser contrário à segurança da aviação.

(2) O Director-Geral pode conceder uma isenção referida no sub regulamento (1), nas condições e pelo período que determinar, mas somente após o requerente ter efetuado todos os esforços para alcançar o nível geral de segurança exigido por essa Parte e Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

92.00.4 Classificação, divisão e listagem de mercadorias perigosas

As classes, divisões e listagem de mercadorias perigosas devem observar o prescrito nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

92.00.5 Nomeação dos inspectores de mercadorias perigosas

(1) O Director-Geral pode designar fiscais de mercadorias perigosas para exercer os poderes referidos na secção 92.00.6.

(2) As condições e requisitos e regras, procedimentos e standards relacionados com uma designação referida no sub regulamento (1), devem observar o prescrito nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

(3) O Director-Geral deve assinar e emitir para cada inspector produtos designados perigoso um documento que indica o nome completo do referido inspector e contenham uma declaração indicando que:

a) Tal inspector tenha sido designado nos termos do sub-regulamento (1), e

b) Tal inspector está autorizado a exercer os poderes referidos na secção 92.00.6.

92.00.6 Poderes dos inspectores de mercadorias perigosas

(1) Um inspector designado mercadorias perigosas pode:

a) entrar e inspeccionar qualquer:

i. aeródromo ou hangar;

ii. locais onde os bens destinados para o transporte por via aérea são feitos, produzidos ou manufacturados, ou mercadorias ou bagagem destinadas ao transporte por via aérea são embalados, armazenados ou recebidos, ou mercadorias ou bagagem são recebidos depois de serem transportado por via aérea, e

iii. dispositivo de carga da aeronave, veículo contentor de carga, ou a unidade utilizada para o transporte de mercadorias perigosas, a fim de garantir que as disposições da presente Parte e os requisitos e standards prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284), sejam respeitados, e

b) pedido de qualquer pessoa para produzir ou fornecer-lhe todos os documentos e informações relativas às

mercadorias perigosas ou bagagem na medida em que isso pode ser necessário para a correcta execução das suas funções.

(2) Um inspector de mercadorias perigosas designado que com fundamentos razoáveis suspeita que qualquer bagagem, remessa contentor de carga, ou dispositivo de unidade de carga contém mercadorias que não podem, em termos das disposições da presente parte e os requisitos e normas prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284), ser transportados por via aérea, ou bens que constituam um perigo ou potencial perigo para as pessoas, aeronaves ou qualquer outra propriedade, pode examinar essa bagagem, consignação, contentor ou dispositivo de unidade de carga e, se ele ou ela considerar necessário no interesse da segurança da aviação, ordenar que tais bens sejam retidos e não serem transportados numa aeronave.

(3) Um inspector de mercadorias perigosas designado pode a qualquer momento:

a) examinar:

i. qualquer bagagem, remessa, contentor ou unidade de carga apresentada ou aceite para o transporte por via aérea;

ii. qualquer bagagem, remessa, contentor, ou unidade de dispositivo de carga recebida depois de ser transportada por via aérea, e

iii. qualquer pessoa que tenha desembarcado de uma aeronave ou que tenha a intenção de embarcar numa aeronave, ou a bagagem ou objectos pessoais de tal pessoa, a fim de verificar se as mercadorias perigosas foram ou estão a ser transportadas por via aérea, e uma busca a que se refere o parágrafo (iii) deve ser realizada com estrito respeito à decência e ordem e uma pessoa deve ser revistada apenas por uma pessoa do mesmo género;

i. Certificar-se que a massa, quantidade ou composição de qualquer; mercadorias ou bagagem entregues ou apresentados para o transporte de qualquer consignação;

ii. bagagem dos passageiros;

iii. contentor ou outro dispositivo de unidade de carga;

iv. lojas transportadas pelo proprietário de uma aeronave, ou o seu agente; e

v. mercadorias ou bagagem a bordo de uma aeronave,

observar os requisitos e standards, conforme indicados nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284);

b) Certificar-se que os requisitos e standards, conforme prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284) são cumpridos em relação à separação das classes de mercadorias perigosas em áreas de armazenamento, dispositivos unidades de carga, veículos e aeronaves;

c) Exigir que a mercadoria seja retirada de uma aeronave, se os requisitos e normas referidos nos parágrafos (b) e *(c)* não forem cumpridos;

d) exigir de qualquer pessoa a apresentação ou que providencie a apresentação para inspecção de qualquer documento relativo a um lote destinado a transporte por via aérea ou que tenha sido transportado por ar, ou qualquer outro documento especificado nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por ar (Doc 9284); interrogar qualquer pessoa que manipula mercadorias perigosas, a fim de verificar se essa pessoa está em conformidade com as disposições da presente Parte e os requisitos e normas prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284) relacionados com o tratamento de tais mercadorias perigosas, e

e) interditar quaisquer mercadorias perigosas que, na sua opinião, não estejam em boas condições, ou o armazenamento ou uso de que ele ou ela considera ser perigoso e instruir que qualquer um desses bens perigoso seja destruído imediatamente, caso em que o proprietário de tais bens interditos, não terá nenhuma reclamação contra o inspector designado ou contra o Estado pela perda do mesmo e será responsável por quaisquer despesas incorridas.

92.00.7 Formação

(1) Qualquer:

a) transportador de mercadorias perigosas, incluindo um empacotador e agente do empresa transportadora;

b) do operador, ou

c) pessoa:

i. que realiza o acto de aceitar, manuseio, carga, descarga, transferência ou outro tratamento de carga, em nome de um operador;

ii. localizados num aeródromo que realiza o acto de processamento de passageiros, em nome de um operador;

iii. não localizada num aeródromo, que executa o acto de *check-in* de passageiros em nome de um operador;

iv. não seja um operadora, envolvida no processamento de carga; ou

v. envolvida no controlo da segurança de passageiros e sua bagagem, assegurar que as seguintes categorias de pessoal ou que trabalhadores que emprega tenha formação inicial de mercadorias perigosas e cursos de reciclagem de mercadorias perigosas:

(aa) pessoal de carga;

(*bb)* pessoal envolvido no armazenamento de assistência em escala, e carregamento de mercadorias perigosas;

(cc) pessoal que manuseia os passageiros;

(dd) pessoal de segurança que lida com a triagem de passageiros e respectiva bagagem;

(ee) tripulantes de voo;

(ff) embaladores;

(gg) Empresa transportadora; e

(hh) agentes da empresa transportadora.

(2) Formação como exigida por esta Parte só deve ser dada por uma organização de formação sobre mercadorias perigosas, aprovada pelo director-geral nos termos da parte 141.

(3) O curso de formação inicial sobre mercadorias perigosas e o curso de reciclagem sobre produtos perigosos devem ser realizados em conformidade com o Programa de Formação sobre Mercadorias Perigosas prescrito pela ICAO, Doc 9375-AN913, Livros 1, 2, 3 e 4, e estão sujeitas à aprovação Director-Geral.

(4) Qualquer pessoa, trabalhador ou agência, conforme previsto na sub regra (1) deve ser submetida a uma formação de reciclagem sobre mercadorias perigosas em cada 24 meses, calculados a partir da data da conclusão da formação inicial de mercadorias perigosas ou os últimos cursos de reciclagem sobre mercadorias perigosas, conforme for o caso.

(5) Após a conclusão com êxito da formação inicial sobre mercadorias perigosas ou formação de reciclagem sobre mercadorias perigosas conforme previsto na regra sub (3), a organização de formação sobre mercadorias perigosas em causa emitirá ao candidato um certificado sobre o manuseamento de mercadorias perigosas a ser transportadas por via aérea.

92.00.8 Validação de certificados estrangeiros

(1) O Director-Geral pode validar quaisquer certificados emitidos no estrangeiro, sobre a manipulação de mercadorias perigosas a serem transportadas por via aérea, caso o titular do certificado:

(A) tenha obtido esse certificado a partir de uma organização estrangeira de formação aprovada, e

(B) Tiver concluido com êxito a reciclagem de formação sobre mercadorias perigosas conforme previsto na secção 92.00.7 (3).

(2) As disposições da secção 92.00.7 (4) e (5) são aplicáveis com as alterações necessárias para o titular de um certificado referido no sub-regulamento (1).

92.00.9 Embalagens e acondicionamento

(1) O expedidor deve garantir que todas as mercadorias perigosas que expedidor prepara ou ofertas para o transporte por via aérea, são embaladas em conformidade com as disposições da presente Parte e os requisitos e normas tal como prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por ar (Doc 9284).

(2) A transportadora deve assegurar que qualquer embalagem utilizada para o transporte de mercadorias perigosas por via aérea deve:

(A) cumprir materiais e especificações de construção, e ser testado inicialmente em conformidade com os requisitos e normas prescritas nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284) e

(B) serem de boa qualidade e construídas e fechada com segurança, de modo a evitar vazamentos causados por mudanças de temperatura, humidade, pressão ou vibração em condições normais de transporte por via aérea.

(3) A transportadora deve assegurar que a embalagem interna seja embalada, embrulhada e segura para evitar a sua quebra ou vazamento e para controlar seu movimento dentro da embalagem exterior nas condições normais de transporte por via aérea.

(4) A transportadora deve assegurar que as embalagens em contacto directo com produtos perigosos seja resistente contra qualquer substância química ou outra acção de tais bens e amortecimento, e que os materiais absorventes não vão reagir perigosamente com o conteúdo dos recipientes.

(5) A transportadora deve assegurar que as embalagens para as quais a retenção de um líquido é uma função básica, seja capaz de suportar, sem vazamento, a pressão como prescrita nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

(6) Nenhum recipiente utilizado para o transporte de mercadorias perigosas por via aérea deve ser re-utilizado pelo remetente até que o recipiente tenha sido inspeccionado pelo referido expedidor e ter se constatado que está isento de corrosão ou outros danos.

(7) Se um recipiente, utilizado para o transporte de mercadorias perigosas por via aérea, for re-utilizado pelo remetente, todas as medidas necessárias serão tomadas pelo remetente para evitar a contaminação de mercadorias perigosas subsequentes nele transportadas.

(8) Se, devido à natureza de seu conteúdo anterior, recipientes vazios não limpos poderem apresentar um risco, o remetente deve assegurar que os recipientes sejam bem fechados e tratados de acordo com o perigo que constituem.

(9) A transportadora deverá garantir que nenhuma quantidade prejudicial de qualquer substância perigosa adera ao exterior de um pacote.

92.00.10 Responsabilidade do expedidor

(1) O expedidor deve garantir que as mercadorias perigosas entregues para o transporte por via aérea, não sejam mercadorias perigosas identificadas como proibidas para o transporte por via aérea nos termos do regulamento 92.00.2 e sejam:

(a) identificados, classificados, embalados, marcados e rotulados, e

(b) acompanhados de um documento devidamente elaborado sobre o transporte de mercadorias perigosas, em conformidade com as disposições da presente Parte e os requisitos e standards prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

(2) A transportadora deve assegurar que qualquer pessoa por ela empregada ou qualquer pessoa empregada para agir em seu nome, quem está envolvida na preparação de uma remessa de mercadorias perigosas a ser transportada por via aérea, seja treinada de acordo com as disposições da regra 92.00.7.

92.00.11 Etiquetagem e marcação

(1) Qualquer pessoa que entrega qualquer pacote contendo mercadorias perigosas para o transporte por via aérea, deve garantir que a tal e embalagem entregue, seja identificada com rótulo adequado ou etiqueta, em conformidade com os requisitos e normas prescritas nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de mercadorias perigosas por via aérea (Doc 9284).

(2) Qualquer pessoa que entrega qualquer embalagem contendo mercadorias perigosas para o transporte por via aérea, deve garantir que tal embalagem entregue, seja devidamente identificada com o nome do expedidor, número de expedição da UN, classe de risco, risco subsidiário, grupo de embalagem, instrução de embalagem e quaisquer referência de autorização do conteúdo de embalagem, em conformidade com os requisitos e normas prescritas nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

(3) Qualquer pessoa que oferece qualquer embalagem contendo mercadorias perigosas para o transporte por via aérea, deve assegurar que cada embalagem que fabricada de acordo com uma especificação de embalagem, conforme prescrito nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284), seja marcada com a especificação de embalagem adequada como prescritas nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

(4) As embalagens devem ser marcadas com uma especificação de embalagens, a menos que a marcação de embalagens, tais compatível com a especificação de embalagens apropriadas, conforme prescrito nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

92.00.12 Documento de transporte de mercadorias perigosas

(1) Qualquer pessoa que entrega mercadorias perigosas para o transporte por via aérea, deve, salvo disposição em contrário nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284), preencher e assinar e

entregar ao operador com um documento de transporte de mercadorias perigosas e outros documentos adequados prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

(2) Um documento de transporte de mercadorias perigosas deve conter as informações prescritas nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284), bem como uma declaração, assinada pela pessoa referida na sub regra (1), indicando que as mercadorias perigosas entregues para o transporte por via aérea:

a) completa e rigorosamente descritos pelos seus próprios nomes de expedidor;

b) identificados, classificados, embalados, marcados e rotulados em conformidade com as exigências e padrões, conforme prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284);

c) condições adequadas para o transporte por via aérea, em conformidade com os requisitos e normas prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284) e

d) As mercadorias não perigosos identificadas como proibidas para o transporte por via aérea nos termos do regulamento 92.00.2.

92.00.13 Procedimentos de aceitação

(1) O operador de uma aeronave em que mercadorias perigosas são transportadas, não deve aceitar tais mercadorias perigosas para o transporte por via aérea:

a) a menos que as mercadorias perigosas sejam acompanhadas por um documento de transporte de mercadorias perigosas preenchido, excepto onde as Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284) prevêem que tal documento não é necessário, e

b) até que esse operador tenha inspeccionado o exterior da embalagem, ou carga contendo mercadorias perigosas, em conformidade com os procedimentos indicados nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

(2) O operador conforme previsto na sub regra (1) deve produzir e utilizar uma lista de verificação de aceitação para assegurar que as disposições da sub regra (1) quanto à aceitação de mercadorias perigosas para o transporte por via aérea são respeitadas.

(3) A lista de verificação de aceitação referida no sub regulamento (2), deve cumprir com os requisitos prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

92.00.14 Informações a prestar

(1) O operador de uma aeronave em que as mercadorias perigosas estão a ser transportadas deve fornecer ao comandante, logo que possível, antes da partida da aeronave, informação por escrito, conforme prescrito nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de mercadorias perigosas por via aérea (Doc 9284).

(2) O operador conforme o previsto na Sub regra (1), deve prestar informações aos membros do pessoal navegante técnico e trabalhadores em causa para que os referidos membros do pessoal navegante técnico e trabalhadores possam desempenhar as suas funções no que respeita ao transporte aéreo de mercadorias perigosas, e essa informação deve incluir informações, conforme prescrito nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

92.00.15 Inspecção de danos ou fugas por operador

1) O operador de uma aeronave em que as mercadorias perigosas estão a ser transportadas, deve inspeccionar o exterior de cada embalagem e sobrembalagem contendo mercadorias perigosas e cada contentor ou embalagem contendo materiais radioactivos para garantir que não haja danos ou vazamento de tais sobrembalagena, e contentor de carga, antes de carregar tais pacotes, sobreembalagem e contentor na aeronave ou em uma unidade de dispositivo de carga.

2) O operador conforme o previsto na sub regra (1) deve inspeccionar o dispositivo unitário de carga antes de carregar tal dispositivo na aeronave para garantir que não haja danos ou vazamento de qualquer material que contém.

3) Nenhum pacote danificado ou com vazamento, sobrembalagem contentor de carga, ou outro dispositivo de unidade de carga deve ser carregado em uma aeronave.

4) Se qualquer embalagem, sobre-embalagem, ou carga contendo mercadorias perigosas parece estar danificado ou com fuga depois de carregar a tal embalagem, sobreembalagem ou contentor de carga numa aeronave, o operador deve remover ou providenciar a remoção de tal volume, sobreembalagem ou contentor de carga da aeronave e assegurar que o que sobre do lote está numa condição adequada para o transporte por via aérea e que nenhuma outra embalagem, sobre-embalagem ou contentor está contaminada.

5) Cada pacote ou sobreembalagem contendo mercadorias perigosas, ou contentor de carga ou embalagem contendo materiais radioactivos, devem ser inspeccionados pelo operador para verificar sinais de danos ou fugas de tal embalageml, sobreembalagem ou contentor de carga da aeronave ou unidade de dispositivo de carga, e em caso de terem ocorrido danos ou vazamentos, a área onde tal embalagem, sobreembalagem, contentor ou unidade de dispositivo de carga foram arrumadas devem ser inspeccionados para detectar danos ou contaminação.

a) Se uma embalagem, sobre embalagem ou contentor contendo materiais radioactivos estiverem danificados ou com vazamento, o operador ;tomar todas as precauções necessárias para restringir o acesso a tal embalagem, sobrembalagem ou contentor contendo materiais radioactivos, e

b) designar uma pessoa qualificada para avaliar a extensão da contaminação e do nível de radiação.

6) Se for encontrada qualquer contaminação perigosa numa aeronave, como resultado de dano ou vazamento de uma embalagem ou sobreembalagem contendo mercadorias perigosas, o operador deve descontaminar o avião imediatamente.

7) O operador conforme previsto na sub regra (1) deve tirar a aeronave do serviço imediatamente quando essa aeronave estiver contaminada por material radioactivo e não deve retornar essa aeronave ao serviço até que o nível de radiação resultante da contaminação fixa em qualquer superfície acessível e a contaminação não fixa, seja inferior aos valores prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

8) Qualquer pessoa responsável pelo transporte e abertura de volumes contendo matérias infecciosas que se toma conhecimento de danos ou vazamento de tais embalagens, deve:

a) evitar a manipulação dessas substâncias infecciosas, sempre que possível;

b) inspeccionar embalagens adjacentes de contaminação;

c) informar a autoridade de saúde pública ou autoridade veterinária desses danos ou fugas;

d) fornecer à autoridade competente do país de trânsito informações a respeito de qualquer possível contaminação, e

e) notificar o remetente ou o destinatário em conformidade.

92.00.16 Armazenamento e carregamento

O operador de uma aeronave em que mercadorias perigosas devem ser encaminhadas deve respeitar as disposições de armazenamento e carregamento da presente Parte e os requisitos e normas prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

92.00.17 Restrições de carga na cabine ou na cabine de Pilotagem

Salvo disposição em contrário nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284), as mercadorias perigosas não devem ser arrumadas na cabine da aeronave ocupada pelos passageiros ou na cabine de pilotagem de uma aeronave.

92.00.18 Separação e segregação

1) O operador de uma aeronave em que as mercadorias perigosas estão a ser transportadas deve garantir que as embalagens que contenham mercadorias perigosas que possam reagir perigosamente ao entrar em contacto uns com os outros, não sejam arrumadas numa aeronave ao lado uma da outra ou numa posição que permitiria a interacção entre elas em caso de vazamento.

2) O operador conforme previsto na sub regra (1) deve garantir que uma embalagem contendo veneno ou uma matéria infecciosa, seja acondicionada numa aeronave, em conformidade com os requisitos e normas como prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por ar (Doc 9284).

3) O operador conforme previsto na sub regra (1) deve garantir que uma embalagem contendo materiais radioactivos, seja acondicionada numa aeronave de uma forma que separe a embalagem de pessoas, animais vivos e de filmes não revelados, de acordo com os requisitos e normas prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

92.00.19 Protecção contra de mercadorias perigosas

(1) O operador de uma aeronave em que as mercadorias perigosas estão a ser transportadas, deve, quando as mercadorias perigosas são carregadas na aeronave, proteger tais mercadorias perigosas de danificações, e deve assegurar tais mercadorias perigosas na aeronave de forma a evitar qualquer movimento durante o voo que poderia mudar a posição das embalagens.

(2) Ao assegurar os pacotes contendo materiais radioactivos, o operador deve certificar-se que a segurança é adequada a fim de que os requisitos relativos à separação de materiais radioactivos a que se refere o Regulamento 92.00.18 (3) sejam cumpridos.

92.00.20 Carregamento de aeronaves de carga

Salvo disposição em contrário nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284), uma embalagem ou sobreembalagem contendo mercadorias perigosas e tendo como rótulo "avião de carga apenas" devem ser carregados de uma forma que qualquer membro do pessoal navegante técnico ou outra pessoa autorizada pelo operador, possa ver, manusear e, onde tamanho e peso permitir, tal embalagem ou sobreembalagem sepadadas de outras cargas em voo.

92.00.21 Acidente com carga perigosa e comunicação de incidentes

O operador de uma aeronave envolvida num acidente de mercadorias perigosas ou incidente de mercadorias perigosas dentro de Moçambique, no prazo de 48 horas após a ocorrência do acidente ou incidentes, notificar qualquer unidade de serviço de tráfego aéreo de tal acidente ou incidente, e de serviço de tráfego aéreo, tais unidades devem imediatamente após a recepção da notificação, notificar:

a) O Director-Geral; e

b) Se tal acidente ou incidente ocorre num aeródromo, o gestor do aeródromo.

(2) O operador de uma aeronave de Moçambique envolvida num acidente com carga perigosa ou incidente mercadorias perigosas fora de Moçambique, deverá, logo que possível, notificar:

a) a autoridade competente do Estado ou território onde o acidente ou incidente ocorreu, directamente ou através de qualquer unidade de serviço de tráfego aéreo e

b) o Director-Geral, de tal acidente ou incidentes.

(3) Qualquer notificação de um acidente de mercadorias perigosas ou incidente de carga perigosa conforme o previsto na sub regra (1) ou (2) deve conter os elementos prescritos nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

92.00.22 Acidente com carga perigosa e investigação de incidentes

Um investigador responsável designado pelo Director-Geral deve investigar todos os acidentes com mercadorias perigosas e incidentes com mercadorias perigosas dos quais o Director-Geral é notificado nos termos do regulamento 92.00.21 (1).

92.00.23 Acidente com mercadorias perigosas e informações sobre o incidente

No caso de uma remessa para a qual um documento de transporte de mercadorias perigosas é exigido nos termos da presente Parte, o operador deve assegurar que as informações conforme previstas nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284) esteja disponível em todas as vezes para uso numa resposta de emergência a acidentes de mercadorias perigosas ou incidentes com mercadorias perigosas.

92.00.24 Notificação de não declarado ou declaração incorrecta sobre mercadorias perigosas

(1) O operador de uma aeronave em que mercadorias perigosas são transportadas dentro ou fora de Moçambique deverá, no prazo de 48 horas após a descoberta de:

a) quaisquer bens não declarados ou incorrectamente declarados bens perigosos, ou

b) Mercadorias perigosas não permitidas nos termos do regulamento 92.00.26, a bordo da aeronave ou na bagagem de um passageiro ou membro do pessoal navegante Técnico, notificar o Director-Geral ou a autoridade competente do mesmo, conforme for o caso.

92.00.25 Retenção de documentos

(1) O operador de uma aeronave em que mercadorias perigosas são transportadas, deve assegurar que pelo menos uma cópia de todos os documentos relativos a um voo em que mercadorias perigosas são transportadas, incluindo o.

a) documento de transporte de mercadorias perigosas;

b) lista de verificação de aceitação, se o preenchimento da lista de verificação for necessário, e

c) informações escritas fornecidas ao comandante nos termos do regulamento 92.00.14 (1),são retidas por um período de 90 dias, calculado a partir da data d referido voo.

92.00.26 As mercadorias perigosas transportadas por passageiros ou membros do pessoal navegante Técnico

Nenhum membro do pessoal navegante técnico ou passageiros deve transportar mercadorias perigosas como, ou, na bagagem de mão ou bagagem despachada, ou em sua pessoa, excepto em conformidade com os requisitos e normas, conforme prescritos pelo Director-Geral.

92.00.27 Informação aos passageiros

Qualquer operador deve assegurar que as informações sobre os tipos de bens que os passageiros estão proibidos de transportar a bordo de uma aeronave está disponível para passageiros e tais informações devem incluir:

a) Informações aplicáveis que acompanham o bilhete de passagem, e

b) Avisos visivelmente bem colocados:

i. em qualquer local de emissão de bilhetes e despacho de bagagem; e

ii. nas áreas de embarque para as aeronaves e áreas de recolha de bagagem.

MOZ-CAR PARTE 103

OPERAÇÃO DE ULTRALEVES

SUBPARTE 1 GERAL

103.01.1 Aplicação

(1) Esta Parte aplicar-se-á a ultraleves e contêm:

(a) em adição, as provisões do MOZ-CAR, Parte 91, as regras de operação e de voo relacionados com essas operações; e

(b) as excepções para a operação geral e regras de voo prescritas no MOZ-CAR, Parte 91.

103.01.2 Qualificações de Piloto

(1) Só deve actuar como piloto comandante de um ultraleve, o piloto que:

(a) seja titular de uma licença de piloto de ultraleve válida e emitida nos termos do MOZ-CAR, Parte 61;

(b) seja titular de um certificado médico da classe 2 válido e emitido nos termos do MOZ-CAR, Parte 67;

(c) seja beneficiário dos direitos e deveres resultantes de uma licença de piloto de ultraleve;

(d) se ajuste aos requisitos de competência prescritos para o titular de uma licença de piloto de ultraleves; e

(e) seja um bom membro da organização de recreação da aviação aprovada pelo(a) Director(a)-Geral.

SUBPARTE 2 REGRAS DE OPERAÇÕES

103.02.1 Aeronavegabilidade

(1) Não é permitido operar um ultraleve a menos que para esse ultraleve:

(a) haja sido emitida uma autorização especial de voo apropriada nos termos dos regulamentos do MOZ-CAR, Parte 21; e

(b) que esteja em condições de aeronavegabilidade;

103.02.2 Registo

Não é permitido operar um ultraleve a menos este esteja registado e matriculado de acordo com as provisões constantes do MOZ-CAR, Parte 47.

103.02.3 Manual de voo

Não obstante as provisões do MOZ-CAR, Parte 91, secção 91.03.2, pode-se operar um ultraleve sem transportar o manual actual aprovado.

103.02.4 Requisitos de Manutenção e Inspecção

(1) O piloto comandante de um ultraleve garantirá que o ultraleve esteja em condições de aeronavegabilidade antes do inicio de cada voo.

(2) O proprietário do ultraleve poderá:

(a) tomar as acções que julgar pertinentes para garantir a continuidade da aeronavegabilidade do ultraleve referido; e

(b) manter o ultraleve de acordo com as provisões das disposições do MOZ-CAR, Parte 43.

SUBPARTE 3- REGRAS DE VOO

103.03.1 Operações Comerciais

Ultraleves não devem carregar passageiros à título de aluguer ou contra uma remuneração.

103.03.2 Operações Perigosas

Não é permitido operar um ultraleve em condições que criaem, ou esteja na eminência de criar um perigo para outras pessoas ou propriedade.

103.03.3 Prática para participação em competições e demonstrações aéreas

Um piloto comandante de um ultraleve pode fazer voos baixos com objectivo de praticar para participar em competições de ultraleves e demonstrações aéreas; desde que tais operações estejam autorizados pelo Director-Geral e que sejam realizadas não abaixo de 200 pés acima da terra(solo) e não por cima de quaisquer áreas densamente habitadas de uma cidade, vila ou centro.

103.03.4 Critérios de voo

(1) Todos os ultraleves devem ser conduzidos:

(a) de dia;

(b) em condições meteorologicas iguais ou melhores que aquelas julgadas como boas para voos VFR ,a menos que o contrário tenha sido aprovado pelo Director--Geral; e

(c) no minimo a 500 pés abaixo de qualquer tecto.

MOZ-CAR PARTE 121

Operações de Transporte Aéreo — Aeronaves Pesadas

SUB-PARTE 1 - GERAL

121.01.1 Definições

Neste regulamento, os termos abaixo têm os seguintes significados:

"**Actos de interferência ilícita**" significa sabotagem, apreensão ilegal de aeronave ou qualquer outro acto praticado por uma pessoa e que ponha em risco outras pessoas, bens ou a aeronave;

"Aeródromo alternativo para a aterragem" é um aeródromo especificado no plano de voo, para que um voo possa escalá-lo quando for desaconselhável aterrar no aeródromo de destino;

"Aeródromo alternativo adequado" um aeródromo adequado, onde, para o tempo previsto de uso, informações meteorológicas, ou previsões, ou qualquer combinação dos mesmos, indicam que as condições meteorológicas serão iguais ou superiores aos mínimos operacionais do aeródromo, e os reportes das condições da superfície da pista indicam que uma aterragem segura é possível;

"Aeródromo alternativo para descolar" significa um aeródromo para o qual um voo pode aterrar se as condições meteorológicas no aeródromo de partida impedem um retorno para aterragem;

"Altitude de segurança em rota" é uma altitude que garante uma altura de separação de pelo menos 1,500 metros acima do obstáculo mais alto localizado dentro de cinco milhas náuticas da aeronave em voo;

"Auto-despacho para Piloto" é um sistema onde a autoridade e responsabilidade para a autorização de voo, operação e acompanhamento de foram delegadas exclusivamente ao Comandante (PIC);

"Co-autoridade de despacho" a autoridade partilhada entre o Comandante (PIC) e o Despachante Oficial de Operações de voo, na formulação de um plano de voo operacional e autorização do voo;

"Corredor" é a passagem longitudinal entre os assentos;

"Fases críticas de voo" inclui todas as operações de solo envolvendo taxi, descolagem, subida até 10,000 pés e aproximação de cruzeiro abaixo de 10,000 pés;

"Fixo de aproximação inicial (IAF)" é um fixo situado no procedimento de aproximação por instrumentos gráficos que identifica o início do segmento de aproximação inicial;

"Hidroavião" designa uma aeronave projectada e construída para descolar na superfície de terra e da água;

"IACM" Instituto de Aviação Civil de Moçambique, Órgão Regulador Aeronáutico, criado pela Lei 21/09 de 28 de Setembro;

"Membro do pessoal navegante de cabine adicional" é um membro do pessoal navegante de cabine transportado acima do número mínimo exigido pela subparte 2 da parte 91;

"Monitoramento do Voo", é o processo de monitoramento do progresso de um voo, a partir do seu ponto de partida até ao seu destino final, incluindo qualquer paragem na rota, e a notificação das autoridades competentes em caso de atraso ou desaparecimento de uma aeronave;

"Noite" significa o período entre o final do crepúsculo da noite civil e o começo do crepúsculo da manhã civil;

"Observação do voo", processo pelo qual um técnico oficial de operações de voo providencia serviços de monitoramento de um voo, e fornece todas as informações operacionais que venham a ser solicitadas pelo Comandante ou consideradas necessárias pelo oficial de operações de voo;

"Oficial de Operações de Voo (FOO)" é a pessoa autorizada por uma transportadora aérea para exercer o controlo operacional sobre um voo;

"Operações em todo o tempo meteorológico" é qualquer descolagem em rota ou operações de aterragem em IMC e operados de acordo com IFR;

"Pessoal de Segurança da Aviação" pessoas empregadas por um operador aéreo que tenha sido aprovada pelo Director-Geral, para gerir a segurança de voo e um programa de prevenção de acidentes;

"Piloto de Verificação da Empresa (CCP)" um Piloto de uma operadora aérea autorizada pelo Director-Geral para realizar verificações de voo específico, em nome do Órgão Regulador Aeronáutico;

"Plano de voo do serviço de tráfego aéreo", são informações específicas, relacionadas com o voo de uma aeronave, que são emitidas, oralmente ou por escrito, por uma unidade de controlo de tráfego aéreo;

"Radiação cósmica total" é o total de radiação ionizante e de neutrões de origem galáctica e solar;

"Seu" significa, salvo indicação em contrário, ser a sua;

"Segurança", para efeitos da subparte 2 apenas, as são medidas tomadas para a prevenção de actos ilícitos contra a aviação civil;

"Sistema de Controle Operacional (OCS)" significa um sistema de operador aéreo para o exercício da autoridade sobre a formulação, execução e alteração de um plano de voo operacional em relação a um voo ou série de voos;

"Sistema de Monitoramento de voo" é o equipamento, instalações e pessoal da operadora aérea, que permitem que a operadora aérea exerça o controlo operacional sobre um voo através da comunicação directa e em tempo real;

"Tecto de Nuvem" é a altura acima do solo ou da água da base da camada mais baixa da nuvem situada abaixo de 20,000 pés abaixo e cobrindo mais de metade do céu;

"Tráfego total" a massa total de passageiros, bagagem e carga, incluindo carregar qualquer carga não comercial.

121.01.2 Aplicabilidade (Referência a ser feita para os MOZCARs 91,92,127 e135)

(1) Esta Parte aplica-se em relação a qualquer:

a) aeronave com MCTOW superior a 5,700kg, ou uma versão máxima aprovada de passageiros superior a dezanove lugares, registada em Moçambique e envolvida em operações comerciais de transporte aéreo em Moçambique;

b) aeronave com MCTOW superior a 5,700 kg, ou uma versão máxima aprovada de passageiros superior a dezanove lugares, registada em Moçambique e envolvida em operações comerciais de transporte aéreo internacionais;

c) pessoa que actue como membro do pessoal navegante de cabine da aeronave registada em Moçambique que é operada segundo este regulamento; e

d) pessoa que está a bordo de uma aeronave operando nos termos desta parte.

(2) O Director-Geral tem poderes para emitir directivas para o cumprimento de normas de segurança e SARPs da ICAO. Tais directivas têm plena imperatividade sobre estes regulamentos.

(3) O Director-Geral pode delegar a autoridade para todas as inspecções, verificações, exames e auditorias aos inspectores treinados e qualificados para essas funções.

121.01.3 Isenções

1) O Director-Geral pode executar qualquer aeronave ou qualquer pessoa envolvida em operações de emergência do disposto no presente Regulamento, nas condições prescritas no documento MOZ-CATS-OPS 121.01.3

(2) O pedido de isenção deve ser feito de acordo com as disposições do MOZCAR Parte 11.

121.01.4 Admissão à cabina de pilotagem

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que nenhuma pessoa, que não seja membro do pessoal navegante técnico afecto a um voo, seja admitida, ou transportada na cabine de pilotagem da aeronave, a menos que tal pessoa seja:

a) um membro do pessoal navegante técnico designado para o voo; ou

b) autorizada e transportada em conformidade com as instruções contidas no manual de operações.

2) A decisão final sobre a admissão de qualquer pessoa para a cabine de pilotagem será da responsabilidade do Comandante.

(3) A admissão de qualquer pessoa para a cabine de pilotagem não deve interferir com o funcionamento da aeronave.

(4) Qualquer pessoa transportada na cabine de pilotagem deve ser familiarizada com os procedimentos aplicáveis.

(5) Não obstante o sub-regulamento (1) um operador aéreo deve dispôr de um lugar para um Inspector de Operações de Voo cujas funções oficiais exigem que ocupe um assento na cabine de pilotagem quando exibe uma credencial de inspector para o efeito.

121.01.5 Embriaguez

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte não deve permitir que uma pessoa possa entrar ou estar na aeronave sob influência de álcool ou droga com um efeito narcótico a tal ponto que a segurança da referida aeronave ou dos seus ocupantes esteja ou haja a probabilidade de estar em perigo.

(2) O operador deve estabelecer procedimentos para assegurar que qualquer pessoa referida no número anterior seja:

a) recusado o embarque, ou

b) se essa pessoa estiver a bordo, impedida de viajar ou desembarcada.

121.01.6 *Dry lease-in* **de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte**

(1) Um operador que pretenda realizar um *dry lease*, uma aeronave de grande porte registada no estrangeiro para fins de transporte aéreo comercial, deve:

a) assegurar que tal aeronave possa ser operada e seja operada de acordo com os requisitos prescritos neste Regulamento;

b) obter a aprovação prévia do Órgão Regulador Aeronáutico para operar a aeronave.

(2) A aprovação referida no número anterior, deve estar sujeito a às condições exigidas pelo Director-Geral determinadas na sua diretiva, e será concedida se a aeronave for:

a) Certificada;

b) mantida de acordo com um cronograma de manutenção de aeronaves referido na subparte 121.09.2;

c) operada sob o Certificado de Operador Aéreo, titulado pelo operador conforme previsto no sub-regulamento (1).

(3) As condições de aprovação previstas no sub regulamento (2) devem ser parte do contrato de locação entre o operador conforme previsto no sub-regulamento (1) e o operador da aeronave de grande porte alugada com registo estrangeiro.

(4) Um titular do Certificado Operador Aéreo não deve trocar aeronaves com outro portador do Certificado de Operador Aéreo sem a aprovação do Director-Geral.

(5) Antes de operar uma aeronave sob um acordo de transferência, o titular do Certificado de Operador Aéreo deverá demonstrar que:

a) os procedimentos para a operação de troca estejam em conformidade e com as práticas seguras de operação;

b) os membros do pessoal navegante técnico e oficiais de operações de voo necessários observem os requisitos de formação aprovados para a aeronave e equipamentos a serem utilizados e estejam familiarizados com as comunicações e os procedimentos de despacho a serem utilizados;

c) o pessoal de manutenção cumpra os requisitos de formação aprovados para a aeronave e equipamentos, e estejam familiarizados com os procedimentos de manutenção a serem utilizados;

d) os membros do pessoal navegante técnico e oficiais de operações de voo observem a rota e as qualificações de aeroporto aprovadas;

e) a aeronave a ser operada seja essencialmente similar à aeronave do titular do Certificado de Operador Aéreo com o qual a troca é efectuada; e

f) o arranjo dos instrumentos de voo e controlo que são críticos para a segurança sejam essencialmente similares, a menos que a Autoridade determine que o titular do Certificado Operador Aéreo tenha programas de formação adequados para assegurar que quaisquer diferenças potencialmente perigosas sejam seguramente superadas pela familiarização das tripulações.

(6) Um titular de um Certificado de Operador Aéreo para operação de uma aeronave sob um acordo de transferência, inclui as disposições pertinentes e os procedimentos de acordo com os seus manuais.

(7) Um titular de Certificado de Operador Aéreo deve:

a) alterar as suas especificações operativas para reflectir um acordo de transferência, e

b) cumprir os regulamentos aplicáveis do Estado de registo de uma aeronave envolvida num acordo de transferência, enquanto ele tiver o controlo operacional da aeronave.

121.01.7 "*Wet lease"* **de aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte**

(1) Um operador que pretende realizar um wet lease de uma aeronave de grande porte de registo estrangeiro, para fins de transporte aéreo comercial, deve, em condições a serem determinadas pelo Director-Geral em directiva própria, obter aprovação prévia do Director-Geral para operar com a aeronave.

(2) A duração do contrato de locação em causa deve ser limitada a um período máximo de 90 dias.

(3) A aprovação referida no sub-regulamento (1), sujeita a condições por determinar pelo Director-Geral em directiva própria, pode ser concedida se tal aeronave:

a) for fretada a um operador que é titular de um Certificado de Operador Aéreo emitido por uma autoridade competente;

b) for certificado pela autoridade competente;

c) possuir um certificado de aeronavegabilidade válido emitido pela autoridade competente;

d) for mantida e operada de acordo com normas de segurança equivalentes às normas de segurança referidas no presente Regulamento;

e) ser operada nos termos do Certificado de Operador Aéreo, titulado pelo operador conforme previsto no sub-regulamento (1).

f) operar sob um contrato de transferência de acordo com o artigo 83 bis da Convenção de Chicago, a ser estabelecido entre o Estado do locador e o Estado do locatário, conforme prescrito na Directiva do Director-Geral.

(4) O operador conforme previsto no sub-regulamento (1) deve:

a) confirmar ao Director-Geral que as normas de segurança do locador não são inferiores às normas de segurança referidas no presente Regulamento;

b) assegurar que qualquer lei aplicável à aeronave a ser alugada com o pessoal navegante técnico, a sua manutenção ou operação, sejam respeitados.

(5) O número total de aeronave em *Wet Lease* deve ser de tal forma que um operador a que se refere o sub regulamento (1) não terá mais de 50% de aeronaves de registo estrangeiro na frota.

(6) As condições de aprovação referidas no sub regulamento (1) devem ser parte do contrato de locação entre o operador, conforme previsto no sub-regulamento (1) e o operador a partir do qual a aeronave de grande porte de registo estrangeiro é alugada.

(7) O operador em perspectiva não será autorizado a iniciar as suas operações apenas com a aeronave alugada com tripulação.

121.01.8 *Dry lease* **de aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte**

(1) Sem prejuízo do disposto no sub-regulamento (2), o operador de uma aeronave de grande porte registada em Moçambique pode realizar o *dry lease* da aeronave para qualquer operador de um Estado contratante.

(2) Um titular de Certificado de Operador Aéreo pode realizar o dry-lease numa aeronave com matrícula estrangeira para o transporte aéreo comercial na forma autorizada pela Autoridade.

(3) Um titular de Certificado de Operador Aéreo não poderá operar uma aeronave registada no estrangeira, a menos que:

a) esteja em vigência um acordo actual entre a Autoridade e o Estado de registo da eronave referindo que, enquanto a aeronave for operada por um titular do Certificado de Operador Aéreo de Moçambique, estes regulamentos que regem a emissão do Certificado de Operador Aéreo de Moçambique e as suas especificações de operação serão aplicados;

b) esteja em vigor um acordo entre a Autoridade e o Estado de Registo estabelecendo que:

i. enquanto a aeronave for operada pelo titular do Certificado de Operador Aéreo, os Regulamentos de aeronavegabilidade do Estado de registo sejam aplicáveis, ou,

ii. se o Estado de Registo aceita transferir parte ou toda a responsabilidade da aeronavegabilidade à Autoridade nos termos do artigo 83 bis da Convenção de Chicago, os regulamentos de aeronavegabilidade da Aviação Civil apliquem-se, na medida acordada pela Autoridade e o Estado de Registo; e

iii. o acordo reconheça que a Autoridade tenha acesso à aeronave em qualquer lugar e a qualquer momento.

(4) Nos termos do sub-regulamento (2), o titular de um Certificado de Operador Aéreo pode operar uma aeronave registada no estrangeiro por um período não superior a seis meses consecutivos.

(5) O número total de aeronaves de *dry lease* deve ser de tal forma que um titular de Certificado de Operador Aéreo não seja predominantemente dependente de aeronaves matriculadas no estrangeiro e que não seja superior a cinquenta por cento de toda a sua frota.

(6) Uma pessoa que deseja operar uma aeronave em dry lease devem fornecer à autoridade as seguintes informações

i. o tipo de aeronave e número de série;

ii. o nome e o endereço do proprietário registado;

iii. o Estado de Registo e marcas de registo;

iv. o Certificado de Navegabilidade e declaração do proprietário do registado em como a aeronave cumpre plenamente os requisitos de aeronavegabilidade do Estado de Registo;

v. o endereço, nome e assinatura do locatário, que será responsável pelo controle operacional da aeronave sob o contrato de locação, incluindo uma declaração de que o locatário compreende plenamente as responsabilidades nos termos da regulamentação aplicável;

vi. uma cópia do contrato de locação e contrato de manutenção;

vii. a duração do contrato de locação, e

viii. quaisquer outras informações que a Autoridade considere necessárias.

(7) Um titular de um Certificado de Operador Aéreo de Moçambique pode efetuar o *dry lease* de uma aeronave matriculada num outro Estado contratante para fins de transporte aéreo comercial, desde que sejam observadas as seguintes condições:

a) a aeronave tenha um certificado de aeronavegabilidade apropriado emitido, de acordo com o anexo 8, da Convenção de Chicago pelo Estado de Registo e satisfaça os requisitos de registo da aeronave e identificação desse Estado;

b) a aeronave seja de um "projecto tipo" que cumpra todos os requisitos que seriam aplicáveis a essa aeronave se fosse registada em Moçambique, incluindo os requisitos a serem cumpridos para emissão de um Certificado padrão de aeronavegabilidade de Moçambique e a conformidade do protótipo, condições de funcionamento, seguro, ruído, descarga de combustível e requisitos de emissão de gases do motor;

c) a aeronave é mantida de acordo com um programa de manutenção aprovado, e

d) a aeronave seja operada por uma tripulação Moçambicana licenciada empregada pelo titular do Certificado de Operador Aéreo de Moçambique.

(8) Um titular de um Certificado de Operador Aéreo de uma aeronave em *dry lease* deverá ter o controlo operacional da aeronave.

(9) Um titular de Certificado de Operador Aéreo deve apresentar prova suficiente de que a aeronave tenha sido excluída da lista do certificado de operador aéreo do locador antes da Autoridade listar a aeronave no Certificado de Operador Aéreo do locatário.

(10) Um titular de um Certificado de Operador Aéreo envolvido no dry lease de aeronaves deve celebrar um contrato de *dry lease* explícito a respeito do programa de manutenção e lista de equipamentos mínimos a serem seguidos durante o período de locação.

(11) Se for decido que o contrato de locação seja em dry lease envolvendo aeronaves que possuem certificados válidos de matrícula e de aeronavegabilidade emitidos pelo Estado do registo, e o *dry lease* for aceitável para a Autoridade, especificações operativas devem ser desenvolvidas pelo titular de Certificado de Operador Aéreo contendo pelo menos:

a) os nomes das partes do contrato de locação e da sua duração;
b) a nacionalidade e marcas de registo de cada aeronave envolvida no acordo;
c) o tipo de aeronave a ser utilizada;
d) a área de operação e
e) os regulamentos aplicáveis ao funcionamento.

121.01.9 "*Wet lease*" de aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte.

O operador de uma aeronave de grande porte registada em Moçambique que pretende efectuar um *wet lease* de uma aeronave de qualquer operador de um Estado contratante, deverá permanecer como operador da aeronave para os fins da subparte 6, e a responsabilidade pela supervisão da manutenção e operação da aeronave não devem ser transferidas para a Autoridade competente do Estado do operador para o qual a referida aeronave estavam em *wet lease*. Instruções detalhadas sobre o assunto devem ser emitidas por uma directiva prescrita pela Autoridade.

121.01.10 Locação de aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte entre duas operadoras de Moçambique

(1) Um titular de um Certificado de Operador Aéreo emitido ao abrigo deste regulamento pode entrar em acordo de *wet-leasing* com outro operador mediante aprovação e quaisquer termos, condições ou limitações impostas pela Autoridade.

(2) Quando um titular de um Certificado de Operador Aéreo emitido ao abrigo deste regulamento entrar num acordo de *wet lease*, o titular do Certificado de Operador Aéreo deve manter o controlo operacional da aeronave alugada e da tripulação e demonstrar as condições de manutenção do controlo operacional para a satisfação de Autoridade.

(3) O titular do Certificado de Operador Aéreo tem que requer à Autoridade a aprovação do *wet lease* e, em apoio ao seu pedido de aprovação, fornecer à autoridade a seguinte informação:

i. o tipo de aeronave e número de série;
ii. o nome e o endereço do proprietário registado;
iii. os detalhes dos membros da tripulação.
iv. o Estado de registo e marcas de registo;
v. o certificado de aeronavegabilidade e declaração do proprietário do registado em como a aeronave cumpre plenamente os requisitos de aeronavegabilidade do Estado de registo;
vi. o nome, endereço e assinatura do titular do Certificado de Operador Aéreo responsável pelo controlo operacional da aeronave sob o contrato de locação, incluindo uma declaração de que o titular do Certificado de Operador entende perfeitamente as responsabilidades nos termos da regulamentação aplicável;
vii. uma cópia do contrato de locação e contrato de manutenção;
viii. a duração do contrato, e
ix. quaisquer outras informações que a Autoridade considerar necessárias.

(4) As especificações de operações de um titular de Certificado de Operador Aéreo envolvidas numa operação de locação com pessoal navegante deve conter as seguintes informações:

a) os nomes das partes do acordo e a duração do acordo;
b) a marca, modelo, série, número de série, nacionalidade e matrícula de cada aeronave que se refere o contrato;
c) o tipo de operação;
d) a data do término do contrato de locação;
e) uma declaração especificando a parte considerada pela Autoridade para ter o controle operacional; e
f) qualquer outra informação, condição ou limitação que a Autoridade julgar necessário.

121.01.11 Sub-locação

(1) Em circunstâncias excepcionais previstas no documento MOZ-CATS-OPS 121, um titular de Certificado de Operador Aéreo pode sub-locar uma aeronave de grande porte a partir de qualquer operador que detém um Certificado de Operador Aéreo válido para a aeronave, emitido por uma Autoridade competente, desde que:

a) o período do sub-locação não exceda cinco dias consecutivos, e
b) o operador da aeronave sub-locada, informe a Autoridade, pelo menos 24 horas antes do início da referida sub--locação.

121.01.12 Preservação de documentos

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, deve manter qualquer um dos documentos para o período especificado a que se refere a subparte 4, e deverá durante o período especificado, independentemente do facto de esse operador, antes da expirar o período especificado, deixar de ser o proprietário da aeronave em causa.

(2) Um titular do certificado de operador deve manter com detalhes suficientes, os registos dos funcionários que executam tarefas ou membros do pessoal navegante, por um período mínimo de dois anos.

(3) Um titular do certificado de operador deve conservar os seguintes registos durante os períodos especificados:

a) registos de voo e de serviço, dois anos;
b) os registos de voo do pessoal navegante, dois anos;
c) registos de combustível e óleo, três meses;
d) manifesto de carga preenchidos, seis meses;
e) registo de equilíbrio de massa, seis meses;
f) despacho de libertação, seis meses;
g) planos de voo, seis meses;
h) manifesto de passageiros, seis meses;
i) informações meteorológicas, seis meses;
j) diários de viagem, dois anos, e
k) diário técnico da aeronave, dois anos.

121.01.13 Segurança da cabine de pilotagem

(1) Todas as aeronaves de transporte de passageiros de um peso máximo de descolagem de massa superior a 45,500 kg ou com uma capacidade de passageiros superior a 60, devem ser equipadas com uma porta aprovada para o compartimento do pessoal navegante técnico concebida para resistir à penetração de armas de fogo de pequeno porte e estilhaços de granadas, e para resistir à invasões forçadas por pessoas não autorizadas.

(2) Esta porta deve permitir que seja bloqueada e desbloqueada a partir da estação do piloto; e

a) esta porta tem que ser fechada e trancada a partir do momento em que todas as portas externas estejam fechadas após o embarque até que qualquer porta seja aberta para o desembarque, excepto quando necessário para permitir o acesso e saída das pessoas autorizadas; e

b) deverá haver meios para o monitoramento através do posto do piloto da a área da porta inteira fora do compartimento do pessoal navegante técnico para identificar as pessoas que pedem para entrar e para detectar comportamento suspeito ou potencial ameaça.

c) devem existir meios pelos quais o pessoal navegante de cabine possa discretamente notificar a tripulação em caso de actividades suspeitas ou violações de segurança na cabine.

(3) O operador deve estabelecer e manter um programa de treinamento de segurança aprovado, que garanta ao pessoal navegante, agir da maneira mais adequada para minimizar as consequências de actos de interferência ilícita. No mínimo, este programa deve incluir os seguintes elementos:

a) a determinação da gravidade de qualquer ocorrência;

b) comunicação e coordenação do pessoal navegante;

c) respostas adequadas de auto-defesa;

d) uso de recursos não-letais dispositivos de protecção atribuídos aos membros da tripulação cujo uso seja autorizado pelo Estado do operador;

e) compreensão do comportamento de terroristas, de modo a facilitar a capacidade do pessoal navegante para lidar com o comportamento de sequestradores e respostas de passageiros;

f) exercícios reais de treinamento situacional sobre diversas condições de ameaças;

g) procedimentos de cabine de pilotagem para proteger a aeronave; e

h) procedimentos de procura e orientação numa aeronave de locais de menor risco de bomba sempre que possível.

(4) O operador deve também estabelecer e manter um programa de treinamento para familiarizar os funcionários apropriados com medidas preventivas e técnicas, em relação a passageiros, bagagem, carga, correio, equipamentos, arrumação e suprimentos destinados ao transporte numa aeronave de forma que contribuam para a prevenção de actos de sabotagem ou de outras formas de interferência ilícita.

(5) O operador deve assegurar que exista a bordo uma lista de procedimentos a serem seguidos na busca de uma bomba ou, no caso de sabotagem suspeita. A lista de verificação deverá ser acompanhada de orientação sobre o curso da acção a ser tomada no caso de bomba ou objecto suspeito ser encontrado e informações sobre a localização de menor risco de bomba, específico para a aeronave.

(6) Após qualquer acto interferência ilícita o Comandante deverá apresentar, sem demora, um relatório sobre o facto ao Director-Geral.

(7) Sempre que o operador aceite o transporte de armas retiradas de passageiros, a aeronave deve ter provisão para guardar essas armas num lugar para que elas sejam inacessíveis a qualquer pessoa durante o tempo de voo.

21.01.14 Cumprimento das leis, regulamentos e procedimentos

(1) O operador deve assegurar que todos os funcionários, no exterior saibam que devem cumprir as leis, regulamentos e procedimentos dos Estados em que as operações são conduzidas.

(2) O operador deve assegurar que todos os pilotos estejam familiarizados com as leis, regulamentos e procedimentos, pertinentes para o desempenho das suas funções, prescritos para as áreas a serem percorridas, os aeródromos a serem utilizados e os meios de navegação aérea conexos. O operador deve assegurar que outros membros do pessoal navegante estejam familiarizados com as referidas leis, regulamentos e procedimentos que forem pertinentes ao desempenho das respectivas funções na operação da aeronave.

121.01.15 Transporte de estupefacientes, marijuana, e drogas depressoras, estimulantes ou outras substâncias

O operador não deve permitir que qualquer aeronave sua propriedade ou fretada por um detentor de Certificado de Operador Aéreo, transporte substâncias narcóticas proibidas.

121.01.16 Infracções regulamentares durante uma emergência

(1) Quando o Comandante de uma aeronave que opera no âmbito do presente Regulamento, encontrar uma situação de emergência que coloque em risco, ou seja susceptível de pôr em perigo a aeronave ou pessoas a bordo, o Comandante deve tomar as medidas mais apropriadas consideradas necessárias para garantir a segurança.

(2) Quando as acções referidas no número (1) resultarem numa violação de qualquer regulação do Estado em que a aeronave está a ser operada, o Comandante deve:

a) notificar a Autoridade local sobre a infracção, sem qualquer demora;

b) se for exigido pelo Estado onde ocorreu o incidente, a apresentação de um relatório escrito sobre a referida violação à Autoridade do Estado em que ocorreu o incidente deve fornecer com cópia de relatório para o Estado de Registo; e

c) se a aeronave estiver registada em Moçambique, o Comandante deve apresentar um relatório escrito ao Director-Geral dando detalhes sobre o incidente.

(3) Qualquer relatório exigido nos termos do sub-regulamento (2) Deve ser elaborado dentro de 10 dias após o incidente.

(4) Se, na opinião do Director-Geral, o Comandante tomou as devidas diligências para prevenir a prática de um crime e agiu de forma adequada ao interesse da segurança, o Director-Geral pode considerar que nenhuma falta foi cometida.

121.01.17 Substâncias Psicoativas

(1) Sujeito ao sub-regulamento (2), nenhuma pessoa deve agir na qualidade de qualquer membro do pessoal navegante, de apoio em terra, assistência técnica ou pessoal de manutenção, ou em qualquer função que exija ou participe no processo de tomada de qualquer decisão que possa afectar a segurança da aeronave, onde quer que se encontre, ou que seja prejudicada por qualquer substância psicoactiva.

(2) Quando um medicamento considerado substâncias psicoativa for prescrito, as funções no sub-regulamento (1) podem ser realizadas desde que um médico legista da aeronave designado ao abrigo do MOZCAR a Parte 67, certifique que as tarefas podem ser seguramente realizadas enquanto estiver a tomar tal medicação.

(3) A pessoa não deve actuar ou tentar actuar como um membro do pessoal navegante numa aeronave:

a) no prazo de oito horas após o consumo de qualquer bebida alcoólica;

b) estiver sob a influência de álcool, ou

c) enquanto usar qualquer droga que afecte as faculdades da pessoa em relação à segurança; ou

enquanto tiver 0,04 por cento ou mais de peso de álcool no sangue.

(4) Um membro do pessoal navegante deve, até oito horas antes ou imediatamente depois de agir ou de actuar como um membro do pessoal navegante, a pedido da Autoridade, submeter-se a um teste para indicar a presença de álcool ou de estupefacientes no sangue.

(5) Onde houver uma base razoável para acreditar que uma pessoa possam não estar em conformidade com o presente regulamento e, a pedido da Autoridade, essa pessoa deverá fornecer à Autoridade ou autorizar qualquer clínica, médico, ou outra pessoa para entregar à Autoridade, os resultados de cada teste de alimento ingerido para detectar a presença de álcool ou de substâncias estupefacientes até oito horas antes ou imediatamente após actuar como um membro do pessoal navegante técnico.

(6) Toda a informação de testes fornecidos à Autoridade ao abrigo das disposições do presente regulamento pode ser usada como prova em qualquer processo legal.

SUBPARTE 2 – Membros do pessoal navegante técnico

121.02.1 Composição e qualificação do pessoal navegante técnico

(1) Nenhum operador aéreo pode operar uma aeronave em qualquer serviço de transporte aéreo operada ao abrigo do presente Regulamento, com menos de dois pilotos, quando a aeronave:

a) for do um tipo exigido pelo seu Certificado de tipo para ser operada por dois ou mais membros do pessoal navegante técnico, ou,

b) estiver a operar, em especial, sob necessidades operacionais, conforme descrito no manual de operações do operador aéreo operações em que o pessoal navegante mínimo seja de dois pilotos.

(2) O operador deve assegurar que os membros do pessoal navegante técnico:

a) têm as competências para exercer as funções atribuídas; e

b) ostentam licenças válidas, qualificações e certificações adequados às suas funções.

(3) Os titulares de licenças, qualificações e certificados devem trazer consigo os referidos documentos em todos os momentos durante a execução dos privilégios concedidos por esses documentos e apresentar tais documentos para consulta, quando solicitados pela Autoridade competente.

(4) Um membro do pessoal navegante técnico deve ser titular de licenças de operador de radiotelefonia válida ou um documento equivalente emitido por uma Autoridade competente, autorizando-o a operar o tipo de equipamento transmissor de rádio a ser utilizado.

(5) Os operadores devem garantir que os membros do pessoal navegante técnico demonstrem capacidade de falar e entender a linguagem usada para comunicações aeronáuticas de radiotelefonia, conforme especificado no Anexo 1.

i. Demonstrar capacidade de falar e entender o idioma Inglês para o nível especificado nos requisitos de proficiência linguística n.º MOZCATs Parte 61,

ii. O pessoal autorizado no sub-regulamento (5) que demonstra proficiência abaixo do nível de perito (nível 6) deve ser formalmente avaliado em intervalos de acordo com o nível individual de proficiência demonstrados a seguir:

a) os conhecimentos linguísticos demonstrados a nível operacional (nível 4) devem ser avaliados em cada três anos, e

b) aqueles que demonstram proficiência no nível mais extenso (nível 5) devem ser avaliados uma vez em cada seis anos.

(6) Quando se considerar necessário para a condução segura de um voo, o pessoal navegante técnico deve incluir pelo menos um membro que é proficiente na navegação ao longo da rota a ser percorrida.

(7) Quando um posto de engenheiro de voo separado é incorporado no projecto de uma aeronave, o pessoal navegante deve incluir pelo menos um engenheiro de voo, especialmente designado para esse posto, a menos que os deveres associados a esse posto possam ser satisfatoriamente realizados por outro membro do pessoal navegante técnico, titular de uma licença de engenheiro de voo, sem interferência nas funções regulares.

(8) O operador deve designar um piloto entre o pessoal navegante como Comandante e este poderá delegar a realização do voo para outro piloto qualificado, devendo no entanto, conservar a inteira responsabilidade para a condução segura do voo.

(9) Nenhum operador aéreo deve designar uma pessoa para agir e nenhuma pessoa deve agir como Comandante de uma aeronave de grande porte de categoria transporte aéreo envolvida em qualquer serviço de transporte aéreo internacional nos termos do presente regulamento, se essa pessoa tiver atingido o seu 65.º aniversário.

(10) Um operador não deverá continuar a usar um Comandante numa rota ou dentro de uma área especificada pelo operador e aprovada pelo Director-Geral a menos que, nos últimos 12 meses, esse o piloto tenha efectuado pelo menos uma viagem como membro do pessoal técnico, ou como um piloto de verificação, ou como um observador na cabine de pilotagem:

a) dentro dessa área específica, e

b) se for apropriado, em qualquer rota em que os procedimentos associados a essa rota ou com qualquer aeródromos destinados a ser utilizados para a descolagem ou aterragem exigirem a aplicação de habilidades especiais ou conhecimento.

(11) No caso de ter ocorrido mais de 12 meses sem que um Comandante tenha efectuado tal viagem numa rota de proximidade e em terrenos semelhantes, dentro de uma especificada rota ou aeródromo, e não tiver praticado tais procedimentos em num dispositivo de treinamento que é adequado para este fim, antes de novamente agir como um Comandante dentro dessa área ou nessa rota, o piloto deve re- qualificar-se em conformidade com o regulamento 121.03.7.

121.02.2 Substituição de membros do pessoal navegante técnico em voo

(1) O operador deve estabelecer procedimentos no seu manual de operações para garantir que na formação das equipas do pessoal navegante técnico não haja dois pilotos destacados na cabine de pilotagem no mesmo voo, excepto se pelo menos um dos membros do pessoal técnico navegante tiver concluído nos seis 6 meses anteriores à data do voo, tempo não inferior a (cem) 100 horas de voo no mesmo tipo de aeronave.

(2) Um membro do pessoal navegante pode ser substituído em voo das suas funções de Comando de uma grande aeronave comercial de transporte aéreo por outro membro da tripulação devidamente qualificado.

(3) Um piloto com a responsabilidade do Comandante pode ser substituído por outro piloto que:

(a) Seja titular da licença e qualificações de piloto válida para o efeito.

(b) tenha concluído:

(i) a formação de conversão e verificação, incluindo a formação do tipo de categoria, prevista no presente Regulamento;

(ii) a formação de reciclagem e testes prescritos neste Regulamento;

(iii) no caso de operações regulares de transporte aéreo público, verificação recente qualificações de e aeródromo prescritas no regulamento 121.02.4; e

(c) não pode operar abaixo de FL 200 a menos que lhe tenham sido atribuído a função de comandante.

(4) O co-piloto de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte pode ser substituído no turno por:

(a) outro piloto qualificado, ou

(b) um co-piloto de substituição em voo que detém uma licença de piloto comercial (de aeronave) e qualificação de instrumento válida e que tenha concluído:

(i) a formação de conversão e verificação, incluindo a formação do tipo de classificação que não seja de descolagem e aterragem de treinamento, prescritos na subparte 3;

(ii) a formação de reciclagem e testes, além de descolagem e aterragem de treinamento, prescritos na subparte 3.

(5) Um co- piloto de substituição em voo a que se refere o sub-regulamento (4) (b):

a) não deve assumir a responsabilidade de co-piloto abaixo de FL 200, e

b) deve realizar verificação recente de simulador e formação de actualização das capacidades de voo em intervalos não superiores a seis meses.

(6) O operador não pode atribuir a um piloto a responsabilidade para agir como piloto de substituição em voo, salvo se, nos últimos 90 dias, o referido piloto tiver:

a) assumido as funções de comandante, co-piloto ou piloto de reserva no mesmo tipo de aeronave, ou

b) realizado voo de formação de reciclagem de habilidades, incluindo procedimentos normais, anormais e procedimentos de emergência específicos de voo de cruzeiro no mesmo tipo de aeronave ou num simulador de voo aprovado para o efeito, e tiver praticado procedimentos de aproximação e de aterragem, onde a prática de procedimentos de aproximação e aterragem podem ser realizada na condição de piloto que não está pilotando a aeronave.

(7) Um engenheiro de voo pode ser substituído em voo por um membro do pessoal navegante técnico que detém uma licença válida de engenheiro de voo ou por um membro da tripulação devidamente qualificado.

(8) Quando qualquer membro do pessoal navegante adicional é transportado para permitir substituição em voo com a finalidade de estender um tempo de voo e período de serviço, como membro do pessoal navegante, deve possuir qualificações que cumpram os requisitos do dever operacional que ele ou ela seja obrigado a realizar durante esse período em voo de substituição.

121.02.3 Procedimentos de emergência para os membros do pessoal navegante

(1) O operador deve, para cada tipo de aeronave, atribuir a todos os membros do pessoal navegante as tarefas necessárias a serem desempenhadas numa emergência ou numa situação que exige evacuação de emergência. A formação anual para a realização destas tarefas será incluída no programa de formação do operador que deve incluir instrução sobre o uso de todos os equipamentos de salvamento de emergência transportados e os treinos de evacuação de emergência da aeronave.

(2) O operador e, quando for apropriado, o Comandante da uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve atribuir a cada membro do pessoal navegante em causa, as funções necessárias para serem executadas em caso de emergência ou numa situação que requer evacuação de emergência.

(3) As funções referidas no sub-regulamento (2) devem ser de forma a assegurar que qualquer emergência razoavelmente antecipada possa ser devidamente tratada e deve ter em consideração a incapacidade possível de membros do pessoal navegante individualmente considerados.

(4) O operador deve provar para a satisfação do Director-Geral que os membros do pessoal navegante são competentes para desempenharem tais funções, por meio de uma demonstração de evacuação de emergência realizada em conformidade com os requisitos estabelecidos no Regulamento.

(5) O operador deve realizar uma demonstração de evacuação de emergência conforme previsto na sub- regulamento (3) quando um novo tipo ou variante de aeronave ou de nova configuração de uma aeronave existente é introduzida para uso ou que venham a ser exigida pela Autoridade.

(6) Um membro do pessoal navegante não deve aceitar uma atribuição de funções de emergência, a menos que tal membro do pessoal navegante tenha sido treinado para desempenhar funções de emergência, em conformidade com os requisitos prescritos na subparte 3.

121.02.4 Verificação recente e qualificações de rota e de aeródromos

(1) Um piloto não deve actuar como Comandante numa aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte operada num serviço de transporte aéreo regular público, a menos que o piloto tenha, nos últimos 12 meses demonstraram ao operador do avião conhecimento adequado sobre:

a) a rota a ser percorrida;

b) os aeródromos a serem utilizados;

c) os procedimentos aplicáveis às rotas áreas densamente povoadas e áreas de maior densidade de tráfego; e

d) Obstruções, configuração física, iluminação, ajudas de aproximação e os procedimentos de chegada, partida e de aproximação por instrumentos, incluindo mínimos de funcionamento.

(2) Se uma rota exige um tipo específico de qualificação de navegação, o Comandante deverá, no prazo dos 12 meses imediatamente anteriores a um voo na referida rota, demonstrar a sua capacidade ao operador da aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte o seguinte:

a) voar numa rota ou área, como Comandante usando o tipo aplicável especial do sistema de navegação, ou

b) voar numa rota ou área sob supervisão de um piloto qualificado usando o tipo aplicável especial do sistema de navegação.

121.02.5 Complemento dos membros do pessoal navegante

(1) Se o certificado de aeronavegabilidade de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte exigir o transporte de um ou mais membros do pessoal navegante não técnico, o operador da aeronave não deve, quando transportar um ou mais passageiros, operar a aeronave sem levar o número mínimo de pessoal navegante de cabine conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

(2) O pessoal navegante de cabine é transportado para fins de realização de tarefas relacionadas com a segurança de passageiros e outros direitos atribuídos pelo operador ou Comandante.

(3) Em circunstâncias imprevistas, o operador pode reduzir o número mínimo exigido de membros do pessoal navegante de cabine, desde que:

a) o número de passageiros tenha reduzido, em conformidade com os procedimentos especificados no manual de operações;

b) um relatório deve ser apresentado ao Director-Geral do IACM no final do voo.

121.02.6 Operação em mais do que um tipo ou variante de aeronave pelo pessoal navegante de cabine

(1) Um membro do pessoal navegante de cabine não deverá operar em mais de três tipos de aeronaves: se o Director-Geral aprovar a operação em quatro tipos de aeronaves, o equipamento de emergência e de segurança e procedimentos de, pelo menos dois dos tipos de aeronaves devem ser semelhantes.

(2) Os tipos de aeronaves que são considerados similares em relação ao equipamento de emergência e de segurança e procedimentos devem ser claramente enunciados no manual do fabricante e aprovado pela Autoridade.

121.02.7 Membro da tripulação de cabine Sénior

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte nomeará um membro sénior do pessoal navegante de cabine sempre que mais de um membro do pessoal navegante de cabine estiver abordo de uma aeronave de transporte comercial de grande porte.

(2) O membro do pessoal navegante de cabine será responsável perante o Comandante pela realização de operações de cabine, a coordenação e a execução de tarefas de segurança.

(3) O operador deve estabelecer procedimentos para seleccionar o próximo mais qualificado membro do pessoal navegante de cabine para operar como chefe de cabina em caso de incapacidade do nomeado para operar.

121.02.8 Membros do pessoal navegante de cabine e Postos de evacuação de emergência

Um membro do pessoal navegante, designado para desempenhar funções de evacuação numa aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve ocupar o assento providenciado para o efeito durante a descolagem e aterragem ou quando assim for instruído pelo Comandante para fins de segurança.

121.02.9 Assentos dos membros do pessoal navegante de Cabine durante o voo

Durante a descolagem e a aterragem, e sempre que considerado necessário pelo Comandante no interesse da segurança, o pessoal navegante de cabine deve sentar nos seus postos ou assentos atribuídos.

121.02.10 Tempo de voo e períodos de trabalho

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve:

a) estabelecer um regime aprovado pelo Director-Geral para a regulamento do tempo de voo e períodos de trabalho para cada membro do pessoal navegante; e

b) incluir o regime previsto no sub-regulamento (a) do manual de operações,

c) assegurar que cada membro do pessoal navegante de cabine esteja em conformidade com as disposições do regime previsto no sub- regulamento (a),

d) não causar ou permitir que qualquer membro do pessoal navegante de cabine voe numa aeronave sem que o operador tenha tomado conhecimento de que tal membro do pessoal navegante:

i. irá exceder o tempo de voo e períodos de strabalho prescritos no sub regulamento (1) (a) em serviço de voo, ou,

ii. sofre de fadiga ou, tendo em conta as circunstâncias do voo em questão, seja provável que venha a sofrer de fadiga que possa comprometer a segurança da aeronave ou seu pessoal navegante e passageiros; e

e) não agendar um membro da tripulação de serviço de voo activo por um período superior a oito horas consecutivas durante qualquer momento determinado voo, e período de serviço a menos que autorizado no regime previsto no parágrafo (a).

(2) As disposições a serem incluídas num voo e turnos de trabalho, previstos no sub-regulamento (1) devem obedecer o prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

(3) Nos registos actuais devem ser mantidos o tempo de voo, períodos de trabalho de voo e de repouso de todos os membros do pessoal navegante, de acordo com o Regulamento.

121.02.11 Equipamento do pessoal navegante

Um membro do pessoal navegante técnico apto para exercer as prerrogativas previstas numa licença e sujeito ao uso de lentes correctivas, deve ter mais um conjunto de lentes correctivas de reposição prontamente disponíveis no exercício desses privilégios.

121.02.12 Membros do pessoal navegante nos postos de trabalho

Todos os membros do pessoal navegante devem cumprir as disposições da regra 91.02.5 do MOZCAR Parte 91.

SUBPARTE 3 – Formação e testes

Divisão um: Disposições gerais

121.03.1 Formação e testes para os membros do pessoal navegante.

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer e manter formações em terra e em voo para o pessoal navegante técnico por si empregado.

(2) O operador deve assegurar que:

a) cada membro do pessoal navegante técnico receba formação de acordo com a presente subParte e os programas adequados prescritos no documento MOZ-CATS-OPS Parte121;

b) o treinamento deve estar de acordo com o programa de operador aéreo de formação aprovado, e

c) cada membro do pessoal navegante técnico deve passar por um exame escrito sobre todas as disciplinas do currículo de formação referidos na alínea (a).

(3) As disposições da presente sub-parte são aplicáveis em relação ao membros do pessoal navegante empregue.

(4) Qualquer proficiência de piloto ou verificação da renovação de instrumento exigidos por esta subparte, deve ser conduzida de acordo com o Manual de Piloto de Verificação da empresa.

121.03.2 Formação inicial dos membros do pessoal navegante

Um membro do pessoal navegante técnico empregado pelo operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve ter concluído com êxito os testes iniciais de formação e de habilidades segundo o prescrito na Parte 61 ou Parte 63 conforme for o caso.

Divisão dois : Formação de Pilotos e Engenheiros de voo

121.03.3 Formação de conversão

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que:

a) o membro do pessoal navegante técnico tenha concluído um curso de conversão de tipo em conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos no MOZCAR Partes 61 ou 63, conforme for o caso, ao mudar de um tipo ou classe de aeronave para outro tipo ou classe, para a qual um novo tipo ou categoria seja necessária;

b) o membro do pessoal navegante conclua um curso de conversão do operador antes de iniciar os voos comerciais não supervisionados :

i. quando se muda para uma aeronave em que um novo tipo ou de classe é necessária, ou

ii. quando se trata de um recém- recrutado por tal operador;

c) A formação de conversão de tipo deve ser conduzida por uma pessoa competente, de acordo com o programa detalhado do curso incluído no manual de operações e como descrito no Documento MOZ-CATS-OPS 121;

d) a quantidade de formação exigida pelo curso de conversão de tipo do operador é determinada depois de ter sido devidamente considerada a formação anterior do membro do pessoal navegante técnico, conforme constar nos registos de formação previstos no regulamento 121.04.8;

e) os padrões mínimos de qualificação e experiência exigidos aos membros do pessoal navegante técnico antes de iniciarem a formação de conversão de tipo deve estar especificados no manual de operações;

f) cada membro do pessoal navegante técnico é submetido a controlos previstos no regulamento 121.03.6 (2) e à formação e testes descritos na regulamento 121.03.6 (6) antes de iniciar voos comerciais sob supervisão;

g) após a conclusão dos voos comerciais com supervisão, a verificação descrita no regulamento 121.03.6 (4) é realizada, e

h) Treino de Crew Resource Management conforme descrita no Documento MOZ-CATS-OPS 121 é incorporado no curso de conversão.

(2) No caso de mudança de tipo de aeronave ou de classe, a verificação descrita no regulamento 121.03.6 (2) pode ser combinada com o tipo ou a classe de teste de habilidade de classificação estabelecidos no MOZCAR Partes 61 ou 63, conforme for o caso.

(3) O curso de conversão dos operadores e o curso do tipo de qualificação ou classe estabelecidos nas Partes 61 ou 63, conforme o caso, podem ser combinados.

(4) O curso de operador de conversão de tipo deve incluir os itens, e deverá ser realizado pela ordem, conforme previsto no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

(5) Quando um membro do pessoal navegante técnico não tiver previamente concluído um curso de conversão do operador, tal operador deve garantir que, para além de sub-regulamento (4), o membro do pessoal navegante técnico receba formação geral de primeiros socorros e, se for aplicável, formação sobre procedimentos de amaragem utilizando equipamento adequado.

121.03.4 Treino de diferenças e de familiarização

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, deve garantir que o membro do pessoal navegante técnico conclua formação de diferenças quando:

a) operar outra variante de uma aeronave do mesmo tipo ou outro tipo de mesma classe operados actualmente, ou

b) uma mudança de equipamento ou procedimentos em tipos ou variantes actualmente operados, requeira a aquisição de conhecimentos adicionais.

(2) O operador deve assegurar que o membro do pessoal navegante técnico conclua a formação de familiarização quando:

a) operar outra aeronave do mesmo tipo ou variante; ou

b) uma mudança de equipamento ou procedimentos em tipos ou variantes actualmente operados requeira a aquisição de conhecimentos adicionais.

121.03.5 Progresso técnico para o Comandante

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve, para uma progressão técnica de co- piloto para Comandante, e de piloto para Comandante, garantir:

a) que um nível mínimo de experiência seja especificado no manual de operações;

b) o co-piloto ou piloto, conforme o for o caso, tenha concluido um adequado curso de comando.

(2) O curso de comando conforme previsto na sub-regra (1) (b) deve ser especificado no manual de operações e incluir:

a) treinamento num simulador de voo, incluindo a formação orientada para voos comerciais, ou formação de voo na aeronave;

b) uma verificação da proficiência do piloto executando a função de comando;

c) responsabilidades do Comandante;

d) formação em voos comerciais composta por um mínimo de 10 sectores para pilotos já qualificados no tipo de aeronave;

e) a conclusão da verificação do comandante de um voo comercial descrita no regulamento 121.03.6 (4) e as qualificações da verificação recente, rota e aeródromos descritos no regulamento 121.02.4; e

f) CRM (Crew Resource Management), conforme descrita no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

121.03.6 Formação Adicional e testes

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que:

a) Cada tripulante recebe formação adicional e testes relevantes para o tipo ou variante de aeronave em que o pessoal navegante técnico está autorizado a operar;

b) A formação adicional e testes do programa estejam inclusos no manual de operações;

c) A formação de reciclagem recorrente seja ministrada por:

i. uma pessoa competente, no caso de formação em terra e cursos de reciclagem;

ii. um instrutor qualificado, no caso de formação em aeronave ou em simulador de voo;

iii. pessoal competente no caso de formação em equipamento de emergência e de segurança e verificação; ou

iv. pessoal competente, no caso de formação CRM de pessoal navegante;

d) Proficiência recorrente do piloto e os testes de voo comercial deverão ser efectuados por um inspector de Segurança do voo ou um piloto de verificação da empresa aprovado pelo Director-Geral; e

e) cada membro do pessoal navegante técnico é submetido a verificações de proficiência de piloto de seis em seis meses de calendário como parte de um complemento normal de pessoal navegante técnico.

(2) No caso de teste de verificação de proficiência de piloto previsto no sub-regulamento (1) (a) o Operador deve assegurar que:

a) cada membro do pessoal navegante técnico seja submetido a testes para demonstrar a sua competência na execução de procedimentos normais, anormais e de emergência; e

b) tal verificação seja efectuada sem referência visual exterior, quando ao navegante técnico lhe for exigido operar em IFR.

(3) Após a conclusão do teste de verificação da proficiência de piloto previsto no sub-regulamento (1) (e), o operador deve emitir um certificado de competência para o membro do pessoal navegante técnico em causa, válido por um período de seis meses calculados a partir do último dia do mês em que esse certificado foi emitido.

(4) O operador deve assegurar que, no caso de uma verificação de voo comercial, cada membro do pessoal navegante técnico seja submetido a uma verificação de voo comercial para demonstrar sua competência na execução das operações de voo normal especificadas no manual de operações.

(5) Após a conclusão das verificações de linha referidas no sub regulamento (4), o operador deve emitir um certificado de competência para o membro do pessoal navegante técnico em causa, válido por um período de 12 meses contados a partir do último dia do mês civil em que o referido certificado foi emitido.

(6) O operador deve assegurar que, no caso da formação sobre equipamento de emergência e de segurança e verificação, cada tripulante recebe formação e verificação sobre a localização e uso de todo o equipamento de emergência e segurança transportado.

(7) Após a conclusão da verificação do equipamento de emergência e de segurança referida no sub regulamento (6), o operador deve emitir um certificado de competência para o membro do pessoal navegante técnico em causa, válido por um período de 12 meses calculados a partir do último dia do mês em que esse certificado foi emitido.

(8) O operador deve assegurar que, no caso de formação sobre Crew Resource Management do pessoal navegante, cada membro do pessoal navegante receba formação, como parte do treinamento periódico, conforme descrita no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

(9) O operador deve assegurar que, no caso de formação de reciclagem em terra, cada tripulante recebe essa formação em cada 12 meses.

121.03.7 Qualificação de Piloto para operar em qualquer assento de Piloto

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que:

a) um piloto a ser designado para operar em qualquer lugar de piloto, conclua a formação e os testes apropriados, e

b) o programa de formação e verificação sejam:

i. especificado no manual de operações, e

ii. realizado de acordo com o plano de estudos adequados prescritos no documento MOZ-CATS-OPS 121.

121.03.8 Programa de qualificação avançada

(1) O prazo de validade para a formação prevista no 121.03.6 pode ser prorrogado se o Director-Geral tiver aprovado um programa de qualificação avançada estabelecido pelo operador.

(2) O programa de qualificação avançada deve incluir formação e testes que conferem e mantém uma proficiência não inferior à proficiência referida nos regulamentos 121.03.3 (4), 121.03.4, 121.03.5 e 121.03.6.

Divisão Três: Formação do Pessoal Navegante de Cabine

121.03.9 Formação inicial

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve assegurar que cada membro do pessoal navegante de cabine conclua com êxito a formação inicial prevista no MOZ-CATS-OPS 121 antes de ser submetido à formação sobre o tipo de aeronave e formação em diferenças.

121.03.10 Tipo e treino de diferenças

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve assegurar que cada membro do pessoal navegante de cabine conclua uma formação específica ou treino de diferenças, especificada no manual de operações, antes de exercer as funções que lhe forem atribuídas.

(2) Um membro do pessoal navegante de cabine deve concluir um curso de formação de tipo, quando:

a) empregado pelo operador como membro do pessoal navegante de cabine; ou

b) designado para actuar como membro do pessoal navegante de cabine.

(3) Um membro do pessoal navegante de cabine deve concluir um curso de formação em diferenças quando actua como membro do pessoal navegante de cabine:

a) numa variante do tipo de aeronave em uso;

b) no tipo de avião com o equipamento, sua localização, ou procedimentos de segurança que diferem do tipo de avião ou variante actual.

(4) O operador deve definir o conteúdo do tipo de treinamento ou curso de diferenças tendo em conta a formação anterior do tripulante, como consta nos registos de formação do pessoal navegante de cabine descrito no regulamento 121.04.8.

(5) O operador deve assegurar que:

a) a formação sobre o tipo seja conduzida de forma estruturada, de acordo com os requisitos descritos no documento MOZ-CATS-OPS 121;

b) o treinamento em diferenças seja realizado de forma estruturada; e

c) a formação sobre o tipo e formação sobre diferenças, inclua o uso de todos os equipamentos de emergência, de sobrevivência e todos os procedimentos de emergência aplicáveis ao tipo de aeronave e envolva treinamento e prática em qualquer dispositivo de treinamento tanto num dispositivo de simulação ou na própria aeronave.

121.03.11 Voos de familiarização

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, deve garantir que após a conclusão da formação sobre o tipo ou formação sobre diferenças, cada membro do pessoal navegante efectue voos de familiarização antes de agir como um dos elementos do número mínimo de pessoal navegante de cabine descritos no regulamento 121.02.5.

121.03.12 Treino de recorrência

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve assegurar que cada membro do pessoal navegante de cabine receba e treino de recorrência, abrangendo as acções atribuídas a cada membro do pessoal navegante de cabine, evacuação normal e apropriada e outros procedimentos de emergência e exercícios relevantes para o tipo de aeronave ou variante, de acordo com os requisitos descritos no documento MOZ-CATS-OPS 121.

(2) O operador deve garantir que a formação adicional e os testes do programa incluam o ensino teórico e prático, bem como prática individual, como descrita no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

(3) Após a conclusão bem sucedida da treino de recorrencia e testes, o operador deve emitir um certificado de competência para o membro do pessoal navegante de cabine em causa, válido por um período de 12 meses calculados a partir do último dia do mês em que esse certificado foi emitido.

121.03.13 Refrescamento

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve, assegurar que cada membro do pessoal navegante de cabine que tenha estado ausente das funções de voo por mais de seis meses, seja submetido a cursos de refrescamento especificados no manual de operações, conforme previsto no Documento MOZ-CATS- OPS 121.

(2) O operador deve assegurar que um membro do pessoal navegante de cabine, que não tenha estado ausente das funções de voo, mas não trabalhou como um membro do pessoal navegante num tipo particular de aeronave por um período de seis meses, seja submetido a:

a) cursos de reciclagem no referido tipo de aeronave, ou

b) dois sectores de familiarização durante operações comerciais no tipo de aeronave antes de assumir as funções no referido tipo de aeronave.

121.03.14 Verificação

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve, assegurar que, durante ou após a conclusão da formação prevista no regulamento 121.03.9, 121.03.10 e 121.03.12, cada membro do pessoal navegante seja submetido a uma verificação cobrindo a formação recebida, a fim de verificar a sua proficiência na realização de tarefas de segurança e de emergência.

(2) As verificações referidas no no número (1) devem ser efectuadas por pessoal competente.

(3) O operador deve assegurar que cada membro do pessoal navegante de cabine submetido a verificações dos itens para as formações iniciais, de diferenças e formação contínua, esteja conforme previsto no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

Divisão Quatro: Formação de Outros Membros do Pessoal Navegante Técnico

121.03.15 Formação

(1) O operador de uma aeronave comercial de transporte de grande porte deve providenciar cursos de formação inicial, contínua e de reciclagem para o:

a) mestre de carga (Load Master);

b) despachante de voo; e

c) qualquer membro do pessoal navegante essencial para a segurança das operações, se o operador tiver esse pessoal de operações ao seu serviço.

(2) O curso de formação referido em 1 deve ser especificado no manual de operações.

121.03.16 Despachante de voo

(1) Os despachantes de voo devem ser licenciados em conformidade com as disposições do MOZCAR Parte 65.

(2) A um despachante de voo não deve ser atribuído nenhuma função a menos que esse oficial tenha:

a) realizado nos últimos 12 meses, pelo menos, um único voo de qualificação na cabine de pilotagem em qualquer área em que o indivíduo esteja autorizado a exercer a supervisão de voo;

b) demonstrado ao operador conhecimento sobre:

i) equipamentos de rádio em uso na aeronave; e

ii) equipamento de navegação em todas as aeronaves utilizadas;

c) conhecimento dos seguintes elementos relativos às operações para as quais ele é responsável:

i. condições meteorológicas sazonais e as fontes de informação meteorológica;

ii. efeitos das condições meteorológicas na recepção de rádio na aeronave utilizada;

iii. peculiaridades e limitações de cada sistema de navegação que é usado na operação; e

iv. Instruções de carregamento da aeronave; e

d) conhecimentos e competências relacionadas com o desempenho humano relevantes para as funções de despacho.

(3) O despachante de voo não deve ser escalado para o serviço após 12 meses consecutivos de ausência do serviço, a menos que se cumpra com os itens (1) e (2).

Divisão Cinco: Formação de Segurança

121.03.17 Formação inicial e recorrente sobre segurança para pessoal navegante

(1) O operador deve estabelecer e manter um programa de formação inicial e anual adicional de segurança aprovado, que garanta que o pessoal navegante actue de maneira mais adequada para minimizar as consequências de actos de interferência ilícita. No mínimo, este programa deve incluir os seguintes elementos:

a) determinação da gravidade de qualquer ocorrência;

b) comunicação e coordenação do pessoal navegante;

c) respostas adequadas de auto-defesa;

d) uso de dispositivos não-letais de protecção atribuídos aos membros do pessoal navegante;

e) compreensão do comportamento de terroristas, de modo a facilitar a capacidade do pessoal navegante para lidar com o comportamento de sequestrador e as respostas de passageiros;

f) exercícios reais de treinamento situacional sobre as condições de ameaças diversas;

g) procedimentos de cabine de pilotagem para proteger a aeronave; e

h) procedimentos de pesquisa e orientação de locais de menos risco de deflagração de bomba dentro da aeronave sempre que possível.

121.03.18 treinamento de segurança inicial e adicional para os membros da equipe de terra

O operador deve igualmente estabelecer e manter um programa de inicial e adicional anual, para familiarizar os funcionários apropriados com medidas preventivas e técnicas, em relação a passageiros, bagagem, carga, correio, equipamentos, armazenamentos e suprimentos destinados ao transporte numa aeronave de forma que eles contribuam para a prevenção de actos de sabotagem ou de outras formas de interferência ilícita.

SUBPARTE 4 - Documentação e Registos

121.04.1 Documentos a serem retidos em terra

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que abordo da aeronave:

a) uma cópia do plano de voo operacional;
b) cópias das Partes relevantes do Plano de voo (Flight folio;
c) carga e a folha de registo;
d) folha de peso e contragem;
e) lista de passageiros ou de manifesto de carga;
f) notificação de cargas especiais, se for aplicável;
g) uma declaração geral, no caso de uma aeronave envolvida num voo internacional, é mantida num local seguro no primeiro ponto de partida em relação a cada voo realizado pela aeronave.
h) declarações, conforme for exigido pela autoridade do operador de mercadorias perigosas, e
i) qualquer outro documento que possa ser exigido pelo Director-Geral.

(2) Os documentos referidos no sub-regulamento (1) devem ser mantidos por um período de pelo menos 180 dias.

(3) Um titular de Certificado de Operador Aéreo deve manter registos por um período mínimo de dois anos para aqueles funcionários que executam tarefas de despacho de voo ou de membros do pessoal navegante.

(4) Um titular do Certificado de Operador Aéreo deve conservar os seguintes registos para o período especificado:

a) registos de voo e de serviço, dois anos;
b) os registos de voo da tripulação, dois anos;
c) registos de combustível e óleo, três meses;
d) preenchimento de manifesto de carga, seis meses;
e) registo de peso e Centragem, seis meses;
f) libertação do despacho, seis meses;
g) planos de voo, seis meses;
h) manifesto de passageiros, seis meses;
i) informações meteorológicas, seis meses;
j) diários de viagem, dois anos, e
k) diário técnico da aeronaves, dois anos.

121.04.2 Manual de Operações

(1) Todo o operador aéreo deve estabelecer e manter um manual de operações que observe os requisitos deste Regulamento e MOZ-CATS-OPS 121.

(2) O operador aéreo deve apresentar no seu manual de operações, uma declaração de conformidade e quaisquer alterações ao mesmo manual, à Autoridade para aprovação.

(3) Quando há uma mudança em qualquer aspecto de operação do operador aéreo, o manual de operações que já não atende aos requisitos deste regulamento, ou quando assim for instruído a fazê-lo pelo Director-geral, o operador aéreo deve alterar o seu manual de operações.

(4) O Director-Geral, onde as disposições do MOZ-CATS-OPS 121 tiverem sido atendidas, pode aprovar os manuais de operações da empresa e suas eventuais alterações.

(5) Um manual de operações, que pode ser emitido em partes separadas correspondentes a aspectos específicos de uma operação, deve incluir as instruções e informações necessárias para que o pessoal envolvido desempenhe as suas funções com segurança e deve conter as informações exigidas pela MOZ-CATS- OPS 121.

(6) O manual de operações de uma empresa deve ser elaborada de tal forma que:

a) todas as partes do manual sejam coerentes e compatíveis em forma e conteúdo;
b) o manual seja facilmente alterado;
c) o manual contenha uma página de controlo das alterações e uma lista das páginas em vigor; e
d) tenha a data da última emenda de cada página.

(7) Sujeito ao sub-regulamentamento (8), um operador aéreo deve disponibilizar uma cópia das partes relevantes do seu manual de operações da empresa, incluindo quaisquer alterações a essas partes, a cada um dos membros do pessoal navegante, as operações em terra e pessoal de manutenção.

(8) Um operador aéreo pode colocar uma cópia das partes adequadas do manual de operações da empresa em cada aeronave que opera, em vez de fornecer uma cópia para cada membro do pessoal navegante.

(9) Toda a pessoa a quem tiver sido fornecida uma cópia das partes adequadas de um manual de operações da empresa nos termos do sub-regulamento (1) deverá mantê-lo actualizado com as alterações previstas e devem assegurar que as partes apropriadas sejam acessíveis quando a pessoa estiver realizando as suas funções.

(10) Quando um operador aéreo decidir atribuir um título ao manual exigido por este regulamento, para além de, "Manual de Operações", uma declaração confirmando que tal manual é produzido em conformidade com o MOZCAR 121.04.2 será escrito imediatamente após o título, ou no prefácio desse manual.

(11) A cada operador aéreo a quem se exige que produza e mantenha um Manual de Operações nos termos do presente Regulamento deve cumprir com as instruções, normas e procedimentos nele contidas.

121.04.3 Manual de operação da aeronave (AOM)

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, deve compilar e disponibilizar ao pessoal navegante durante o voo, um manual de operações da aeronave.

(2) O manual de operação da aeronave deve conter:

a) procedimentos normais, anormais, de emergência e, quando aplicável, procedimentos complementares relativas à aeronave;
b) limitações operacionais da aeronave conforme descritos no Manual de Voo da aeronave (AFM);
c) detalhes dos sistemas da aeronave;
d) listas de verificação a serem utilizadas pelos membros do pessoal navegante; e
e) informações relativas ao desempenho da aeronave.

(3) Quando o manual de operação da aeronave for transportado nos termos do Regulamento 121.04. ele deve fornecer indicações claras de todas as informações que foram extraídas da AFM.

(4) O operador deve fornecer a cada membro do pessoal navegante uma cópia das partes do manual operacional da aeronave que sejam relevantes para as funções operacionais atribuídas ao referido membro do pessoal navegante.

(5) Sujeito ao sub-regulamento (1), o operador deve assegurar que o manual de operação da aeronave seja fornecido em cópia impressa ou em formato electrónico aprovado.

121.04.4 Manual de voo da Aeronave (AFM)

O manual de voo do avião a que se refere o MOZCAR Parte 91.03.2 pode ser incluído no manual de operação do avião, conforme previsto na regra 121.04.3.

121.04.5 Plano de Voo Operacional

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve, garantir que o plano de voo operacional seja preenchido para cada voo realizado pela aeronave.

(2) O conteúdo do plano operacional de voo e a sua utilização devem constar no manual de operações.

(3) Uma cópia do plano operacional de voo deve ser apresentada ao operador ou agente designado, ou se esses procedimentos não forem possíveis, deve ser entregue à autoridade do aeródromo ou registado num lugar adequado no ponto de partida.

(4) Os itens a serem incluídos no plano de voo operacional devem ser descritos no 121 MOZ-CATS-OPS.

(5) O plano Operacional de voo deve ser aprovado e assinado pelo Comandante e, quando aplicável, assinado pelo oficial de operações de voo / despachante de voo.

(6) A cópia original do plano de voo operacional deve ser conservadas pelo operador por um período de pelo menos 180 dias.

121.04.6 Registo de Tempos de voo e períodos de trabalho

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve:

a) manter o tempo actual de voo e os registos dos períodos de trabalho de todos os membros do pessoal navegante empregues pelo referido operador; e

b) manter o registo do tempo de voo e os registos de período de trabalho por um período de 15 meses a contar da data do último voo para cada membro do pessoal navegante.

c) garantir que o tempo de voo não ultrapasse cento e cinco horas em 28 dias consecutivos para os membros do pessoal navegante.

(2) Cada membro do pessoal navegante quer seja a tempo inteiro ou a tempo parcial, empregado por um operador, deve fornecer ao operador as cópias autenticadas de tempo de serviço de voo. Esses relatórios devem ser produzidos de acordo com as disposições do plano de registo de voos e períodos de trabalho do operador.

121.04.7 Registos de equipamento de emergência e de sobrevivência

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial grande porte deve compilar uma lista de todos os equipamentos de sobrevivência e de emergência a ser usado na aeronave e deve manter essa lista em todos os momentos disponíveis para comunicação imediata com os centros de coordenação de busca e salvamento.

(2) A lista de equipamentos de sobrevivência e de emergência deve ser incluída no manual de operações.

(3) O formato e as informações mínimas que devem ser incluídas na lista de equipamento de sobrevivência e de emergência deve estar descrita na 121 MOZ-CATS-OPS.

121.04.8 Treinamento do pessoal navegante

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve manter os registos de todo o treinamento e proficiência realizados pelos membros do pessoal navegante ao serviço do referido operador, e esses registos devem incorporar certificados indicando o êxito desta formação e os testes de proficiência.

(2) O operador deve manter o registo de cada membro do pessoal navegante por um período de pelo menos três anos e o registo de cada membro do pessoal navegante de cabine por um período de pelo menos 12 meses a contar da data em que o membro do pessoal navegante tiver se desvinculado do referido operador.

(3) Os certificados referidos no sub-regulamento (1) devem ser disponibilizados pelo operador para o membro do pessoal navegante em causa, mediante pedido.

121.04.9 Folha de carga e Centragem

(1) Nenhuma pessoa deve tentar executar uma descolagem em qualquer aeronave operada ao abrigo do presente regulamento, a menos que o Comandante da aeronave ou qualquer pessoa qualificada, nomeada pela empresa tenha preenchido e assinado uma folha de carga e centragem de acordo com o MOZ-CATS-OPS-121.

(2) A carga ea folha de guarnição deve ser preenchida em duplicado e uma cópia deverá ser transportado na aeronave e uma cópia deve ser mantida de acordo com as disposições da regra 121.04.1.

(3) A folha de carga e centragem devem ser conservados pelo operador por um período de pelo menos 90 dias, calculados a partir da data da realização do voo.

(4) O conteúdo mínimo da carga da folha de carga e centragem deve em conformidade com o Documento MOZ-CATS-OPS 121.

121.04.10 *Check list* de segurança da aeronave

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve, para além das verificações normais anormais e de emergência previstas na regra 121.04.3 (2) (d) colocar à disposição do pessoal navegante e outros membros da equipe ao serviço do referido operador, uma lista de verificação dos procedimentos a serem observados na busca de armas escondidas, explosivos ou outros dispositivos perigosos.

121.04.11 Diário de bordo de uma aeronave

(1) O diário de bordo de uma aeronave deve conter os seguintes itens:

a) a nacionalidade e matrícula da aeronave;
b) Data;
c) Os nomes dos membros do pessoal navegante;
d) Deveres dos membros do pessoal navegante;
e) Ponto de partida;
f) Ponto de chegada;
g) A hora de partida;
h) Hora de chegada;
i) As horas de voo;
j) Natureza) de voo (não lucrativo, regular ou não regular);
k) Incidentes, observações, ou defeitos, se houver; e
l) Assinatura de pessoa que preencher o diário.

(2) As anotações no diário de bordo devem ser feitas logo que possível após o término do voo ou série de voos e devem ser feitas em tinta permanente ou esferográfica.

(3) Os diários de bordo preenchidos serão mantidos para criar um registo contínuo dos últimos seis meses de operações.

(4) As informações inseridas num diário devem ser consideradas factos verdadeiros daquele voo.

(5) Nenhuma pessoa poderá alterar, remover, desfigurar ou tornar ilegível, qualquer anotação feita num livro de registo de voo da aeronave e onde as correcções se mostrarem necessárias estas devem ser feitas de modo a não obscurecer a anotação que está sendo corrigida.

121.04.12 Programa de Manutenção

(1) Um titular de um certificado de operador deve apresentar à Autoridade para aprovação, um programa de manutenção para as suas aeronaves e qualquer alteração posterior.

(2) No caso de uma aeronave registada no estrangeiro, o programa de manutenção deve ser aprovado pelo Estado de Registo e pode ser posteriormente aceite pela Autoridade.

(3) Além da exigência de um programa de manutenção para as aeronaves operadas por um titular de certificado de operador aéreo, uma aeronave com massa máxima de descolagem acima de 5.700 kg deve incluir um programa de qualidade no programa de manutenção.

(4) No caso de uma determinação pela Autoridade nos termos do sub-regulamento (3), um titular do Certificado de Operador Aéreo deverá apresentar os procedimentos e informações no manual de controle de manutenção.

(5) Um titular do certificado de operador aéreo deve assegurar que cada aeronave seja mantida de acordo com o programa de manutenção aprovado, que deve incluir:

a) trabalhos de manutenção e os intervalos em que estas devem ser executados, tendo em conta a utilização da aeronave;

b) quando for aplicável, um programa de integridade estrutural continuada;

c) procedimentos para alterar ou desviar-se dos parágrafos (a) e (b); e

d) Onde for aplicável, um programa de condições de monitoramento, qualidade, descrições para sistemas de aeronaves, componentes e motores.

(6) A Autoridade pode alterar quaisquer especificações de operação emitidas a favor do titular de Certificado de Operador Aéreo, para permitir o desvio das disposições desta parte que impediriam o retorno ao serviço e uso de componentes de fuselagem, motores, dispositivos electrónicos e peças de reposição, porque estes componentes foram mantidos, alterados, ou inspeccionados por pessoas que trabalham fora de Moçambique que não possuem uma licença de engenheiro de manutenção de Moçambique.

(7) Um titular do Certificado de Operador Aéreo a quem é concedida autoridade nos termos deste desvio deve vigiar as instalações e práticas para assegurar que todo o trabalho realizado nos componentes da fuselagem, motores, equipamentos electrónicos e peças de reposição especificadas no sub-regulamento (6) seja realizado de acordo com o manual de controle de manutenção do Titular do certificado de operador aéreo.

(8) As tarefas de manutenção repetitiva especificadas em intervalos obrigatórios como condição para a aprovação do projecto de tipo devem ser identificadas como tal.

(9) Os programas de manutenção devem ser baseados em informações de programas de manutenção disponibilizadas pelo Estado de desenho ou pela organização responsável pelo projecto tipo, e qualquer informação adicional aplicável, documentação ou experiência.

(10) A empresa não deve usar o seu pessoal nos programas de manutenção de transporte aéreo comercial ou parte deles, que não tenham sido revistos e aprovados para o detentor do certificado de operador aéreo pela Autoridade.

(11) A aprovação do programa de manutenção de um titular certificado de operador aéreo e quaisquer alterações posteriores devem ser anotadas no caderno de Operações.

(12) Um titular do certificado operador aéreo deve ter um programa de inspecção e um programa de manutenção que abranja outros programas de manutenção preventiva e modificações para assegurar que:

a) manutenção, manutenção preventiva e modificações são realizadas de acordo com o manual de controlo de manutenção de um titular de certificado de operador aéreo, e

b) cada aeronave liberada para o serviço é navegável e sujeita a manutenção adequada para a operação.

121.04.13 Manual de Controlo de Manutenção

(1) Todo operador aéreo deve estabelecer e manter um Manual de Controlo de Manutenção que atende os requisitos da presente Parte e dos previstos no MOZ-CATS-OPS 121.

(2) O manual de controlo de manutenção pode ser emitido em partes separadas, e deve conter as seguintes informações:

a) uma descrição geral do trabalho autorizado nos termos da aprovação da organização;

b) uma descrição dos procedimentos de organizações e sistema de qualidade ou inspecção;

c) uma descrição geral das instalações de organizações;

d) os nomes e deveres da pessoa ou pessoas;

e) uma descrição dos procedimentos utilizados para estabelecer a competência do pessoal de manutenção;

f) uma descrição do método utilizado para a conclusão e retenção dos registos de manutenção;

g) uma descrição do procedimento para preparar a saída da manutenção e as circunstâncias em que a referida saída deve ser assinada;

h) o pessoal autorizado a assinar a saída da manutenção e o alcance dessa autorização;

i) uma descrição, se for aplicável, dos procedimentos adicionais para a observância do procedimentos e exigências do operador;

j) uma descrição dos procedimentos para informar o Director-Geral sobre qualquer defeito ou condição de um componente de aeronave que possa perigar a aeronave, dentro de 48 horas a partir do momento em que o defeito ou condição a que se refere o relatório, tiver sido detectada; e

k) uma descrição do procedimento para receber, alterar e distribuir dentro da organização de manutenção todos os dados necessários à aeronavegabilidade do titular do certificado ou entidade de projecto tipo.

121.04.14 Dados do registador de voo

O operador deve assegurar, na medida do possível, em caso de uma aeronave envolver-se num acidente ou incidente, a preservação de todos os registos de voo relacionados com gravador e dados de voo associados, e sua retenção sob custódia até à sua disposição, conforme determinado e de acordo com os regulamentos relativos á investigação de acidentes / incidentes previstos no anexo 13 da Convenção de Chicago.

121.04.15 Sistema de informação de Busca e Salvamento

(1) O operador de uma aeronave operada ao abrigo do presente regulamento deve garantir que esteja disponível para o Comandante, informações relacionadas com a busca e salvamento disponíveis na área a ser sobrevoada pela aeronave.

(2) As informações referidas no sub-regulamento (1) pode ser publicado no manual de operações do operador aéreo ou por meio de outro material impresso adequado.

121.04.16 Documentos a serem transportados a bordo de uma aeronave

(1) Não obstante ao disposto no presente Regulamento, nenhuma pessoa deve operar uma aeronave a menos que os seguintes documentos sejam transportados a bordo, conforme aplicável,

a) Se a aeronave estiver a efectuar um voo internacional:

i.o certificado de registo;

ii. o certificado de aeronavegabilidade;

iii. Cópia autenticada do Certificado de Operador Aéreo

iv. Cópia das Especificações do operadores

v. Licença apropriada de cada membro do pessoal navegante técnico;

vi. o diário de bordo ou declaração geral;

vii. Licença da estação de rádio da aeronave;

viii. Quando se transporte passageiros, o manifesto de passageiros, a menos que a informação seja incluída na declaração geral referida na alínea (iv);

ix. Quando se transporta carga, manifesto e declaração detalhada da carga;

x. Certificado de aptidão para serviço;

xi. um livro de navegação quando se leva abordo um navegador;

xii. manual de voo da aeronave a que se refere o Regulamento 91.03.2, ou documento equivalente;

xiii. folha de peso e centragem;

xiv. plano de voo;

xv. o MEL, se for aplicável;

xvi. o certificado de ruído, com uma tradução para Inglês, se o certificado tiver sido emitido num idioma diferente do Inglês, se esse certificado foi emitido para o tipo de aeronave, e

xvii. a lista de sinais visuais para uso para aeronave interceptora e interceptada.

b) se a aeronave está a efectuar um voo doméstico:

i. o certificado de registo;

ii. o certificado de aeronavegabilidade;

iii. a licença apropriada de cada membro do pessoal navegante ;

iv. a licença de estação de rádio da aeronave;

v. o certificado de aptidão para serviço;

vi. o manual de voo da aeronave a que se refere o Regulamento 91.03.2 ou documento equivalente;

vii. folha de peso e centragem;

viii. plano de voo;

ix. o MEL, se for aplicável;

x. o certificado de ruído, se o referido certificado tiver sido emitido para o tipo de aeronave, e

xi. a lista dos sinais visuais para uso pela aeronave interceptora e interceptada.

c) Excepto se o voo se destina a iniciar e terminar no mesmo aeródromo e não inclui passagem sobre território de qualquer outro estado que não seja o de Moçambique, os documentos podem ser mantidos no aeródromo ao invés de serem levados a bordo do aeronave.

SUBPARTE 5 - Instrumentos, Equipamentos de Navegação e Comunicações

121.05.1 Aprovação de instrumentos, navegação e equipamentos de comunicações

(1) Uma aeronave deve estar equipada com equipamentos de rádio para comunicação capaz de:

Realizar comunicação bidireccionais para fins de controle de tráfego aéreo, recebimento de informações meteorológicas, em qualquer momento durante o voo;

a) realização de uma comunicação bilateral, em qualquer momento durante o voo com pelo menos uma estação aeronáutica e com outras estações aeronáuticas e em frequências, que forem prescritas pela autoridade competente; e

b) providenciar comunicação na frequência de emergência 121,5 MHz aeronáutica.

(2) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que um voo seja iniciado sem que os instrumentos e equipamentos necessários no âmbito do presente Regulamento, ou de outra forma instalados na aeronave, sejam:

a) sujeitos ao sub-regulamento (3), aprovados e instalados de acordo com os requisitos operacionais e de navegabilidade aplicáveis a esses instrumentos e equipamentos, e,

b) em condições de operação segura, excepto nos casos previstos num MEL aprovado.

(3) O operador não poderá ser obrigado a obter aprovação para a:

a) fusíveis conforme previsto no regulamento 91.04.2;

b) Lanternas intrinsecamente seguras conforme o previsto no regulamento 91.04.3 (1) (d);

c) relógio de exactidão de tempo previsto nos regulamentos 91.04.4 e 91.04.5;

d) Equipamento de primeiros socorros referido nos regulamentos 91.04.16;

e) megafones referidos na regra 91.04.24;

f) equipamento de sobrevivência a que se refere o Regulamento 91.04.29;

g) âncoras e equipamentos para a amarração, ancoragem ou manobras de hidroaviões e aeronaves anfíbias na água, a que se refere à regulamento 91.04.30, e

h) equipamento médico referido no regulamento 121.05.13.

(4) Uma aeronave deve estar equipada com instrumentos de navegação que lhe permita prosseguir:

a) em conformidade com o plano de voo operacional, e

b) em conformidade com os requisitos dos serviços de tráfego aéreo.

(5) Para voos em porções de espaço aéreo definido ou em rotas onde um tipo RNP tenha sido recomendado, uma aeronave deve, além dos requisitos especificados no sub-regulamento (4):

a) ter equipamento de navegação que lhe permita operar de acordo com o tipo (s) de RNP prescrito (s); e,

b) ter sido autorizada pelo Director-Geral para operações nesse espaço aéreo.

(6) Para voos que operam em porções de espaço onde, especificações de desempenho mínimo de navegação (MNPS) são prescritos, uma aeronave deve ser equipada com instrumentos de navegação que:

a) continuamente forneçam indicações ao pessoal navegante técnico sobre aderência ou saída da rota para o grau necessário de precisão em qualquer ponto ao longo dessa rota, e

b) tenha sido autorizado pelo Estado do operador para as operações de MNPS em causa.

(7) Para voos que operam em porções de espaço onde, separação vertical mínima reduzida (RVSM) de 300 m (1,000 pés) é aplicada acima de FL 290:

a) uma aeronave deve ser equipado com instrumentos capaz de:

i) indicando ao pessoal navegante técnico o nível de do voo;

ii) manutenção automática de um nível de voo seleccionado;

iii) alertar o pessoal navegante técnico, quando ocorrer um desvio a partir do nível de voo seleccionado. O limite para o alerta não deve exceder mais ou menos 90m (300 pés), e

iv) Indicação automática de altitude de pressão;

b) o operador deve ser autorizado pelo Director-Geral para operar no espaço aéreo em questão;

c) a aeronave deve ter uma capacidade de desempenho vertical de navegação verificar que satisfaça os requisitos da MOZ-CATS-OPS 121;

d) o operador deve ter instituído procedimentos adequados em matéria de aeronavegabilidade continua (manutenção e reparação) práticas e programas;

e) o operador deve ter instituído procedimentos apropriados para o pessoal navegante técnico para operações no espaço aéreo RVSM.

(8) A aeronave deve estar equipada com instrumentos de navegação para garantir que, em caso de falha de um componente do equipamento em qualquer fase do voo, o equipamento restante irá permitir que a aeronave navegue de acordo com este sub-regulamento (4) e, quando aplicável (5), (6) e (7).

(9) A instalação do equipamento deve ser tal forma que ao falhar uma única unidade necessária para qualquer comunicação ou para fins de navegação ou ambos, não irá resultar na falha de outra unidade necessária para fins de comunicação ou navegação.

(10) Nos voos em aproximação e aterragem em condições meteorológicas de instrumentos, uma aeronave deve estar equipada com equipamento de rádio capaz de receber sinais de orientação para um ponto a partir do qual uma aterragem visual pode ser efectuada. Este equipamento deve ser capaz de fornecer orientação em cada aeródromo em que se destina a aterragem em condições meteorológicas de instrumentos e em qualquer aeródromo designados alternates.

121.05.2 Voo, navegação e equipamento associado à aeronave operando em VFR

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte não deve operar a aeronave em conformidade com o VFR, a menos que tal aeronave esteja equipada com:

a) uma bússola magnética;

b) um relógio de precisão indicando o tempo em horas, minutos e segundos;

c) um altímetro de pressão sensível com uma configuração de escala sub calibrada em hectopascais, ajustável a qualquer configuração de pressão barométrica que poderão ser encontradas durante o voo;

d) um sistema indicador de velocidade do ar com tubo piloto aquecido ou por um meio equivalente para impedir o mau funcionamento devido à condensação ou à formação de gelo, incluindo um indicador de aviso de falha de aquecimento do Piloto;

e) um indicador de velocidade vertical;

f) um indicador de volta e derrapagem de volta ou um coordenador por sua vez, incorporando um indicador de derrapagem;

g) um indicador de atitude;

h) um indicador de direcção; e

i) um meio de indicação na cabine de comando da temperatura do ar fora em graus *Celsius*.

(2) O posto do segundo piloto de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande dimensões deve ser equipadas com:

a) um altímetro de pressão com uma configuração de escala sub calibrada em hectopascais, ajustável a qualquer configuração de pressão barométrica que poderão ser encontrados durante o voo;

b) um sistema indicador de velocidade com tubo pitot aquecido ou um meio equivalente para impedir o mau funcionamento devido à condensação ou à formação de gelo, incluindo um indicador de aviso de falha do aquecimento do Pilot;

c) um indicador de velocidade vertical;

d) um indicador de derrapagem ou um coordenador de volta, incorporando um indicador de derrapagem;

e) altímetro; e

f) um indicador de direcção (rumos).

(3) Para voos não superiores a 60 minutos de duração, realizados dentro das 25 milhas náuticas do aeródromo de partida, onde a descolagem e aterragem ocorrem no mesmo aeródromo, os instrumentos referidos no sub-regulamento (1) (f), (g) e (h), e sub-regulamento (2) (d), (e) e (f), podem ser substituídos por um indicador de volta e derrapagem ou por um indicador de volta incorporando um indicador de derrapagem ou ambos , altímetro e indicador de derrapagem.

(4) Uma aeronave de transporte comercial aéreo de grande porte que opera durante a noite deve ser equipada de acordo com os instrumentos de voo e navegação referidos no regulamento 121.05.3.

121.05.3 Voo, navegação e equipamento associado para aeronave que opere em IFR

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, não deve operar a aeronave em conformidade com o IFR, a menos que tal aeronave esteja equipada com:

a) uma bússola magnética;

b) um relógio de precisão indicando o tempo em horas, minutos e segundos;

c) dois altímetros de pressão sensível com uma configuração de escala sub calibrada em hectopascais, ajustável a qualquer pressão barométrica que poderá ser encontrados durante o voo;

d) um sistema indicador de velocidade do ar com tubo piloto aquecido ou por um meio equivalente para impedir o mau funcionamento devido à condensação ou à formação de gelo, incluindo um indicador de aviso de falha de aquecimento de pitot;

e) um indicador de velocidade vertical;

f) um indicador volta e aquecimento ou um coordenador por sua vez, incorporando um indicador de derrapagem;

g) um indicador de atitude;

h) um indicador de direcção estabilizada (rumos); e

i) um meio de indicação na cabine de comando da temperatura do ar exterior em graus *Celsius* uma fonte alternativa de pressão estática para o altímetro de velocidade e velocidade vertical.

(2) O lugar do segundo piloto de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande dimensões deve ser equipada com:

a) um altímetro de pressão sensível com uma configuração de escala sub calibrada em hectopascais, ajustável a qualquer configuração de pressão barométrica que poderá ser encontrada durante o voo, que pode ser um dos dois altímetros exigidos à luz do sub regulamento (1) (c);

b) um indicador de velocidade vertical;

c) um indicador volta e derrapagem ou um coordenador de volta, incorporando um indicador de derrapagem;

d) um indicador de direcção estabilizada.

e) um indicador de altitude; e

f) um indicador de direcção estabilizada.

(3) Em adição ao voo e equipamentos de navegação referido no sub-regulamento (1) e (2), uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve ser equipada com um altímetro único de reserva, capaz de ser usado a partir de qualquer dos postos do piloto e que:

a) seja electricamente alimentado continuamente durante a operação normal e, após uma falha total do sistema do gerador eléctrico é alimentado por uma fonte independente do sistema do gerador;

b) ofereça uma operação confiável para um mínimo de 30 minutos após uma falha total do sistema do gerador eléctrico, tendo em conta outras cargas na fonte de alimentação de emergência e procedimentos operacionais;

c) opere de forma independente de qualquer sistema de indicadores de atitude;

d) seja automaticamente operado depois de uma falha total do sistema do gerador eléctrico;

e) é adequadamente iluminado durante todas as fases de operação; e

f) seja capaz de indicador a atitude da aeronave em 360 graus em volta e profundidade.

Nota: Quando o sistema de instrumentos de atitude de reserva for capaz de descrever a atitude da aeronave total de 360 graus de profundidade e indicadores de volta e derrapagem pode ser substituído e por indicadores de derrapagem.

(4) Em conformidade com as disposições do sub regulamento (3), deve ser claramente evidente para os membros do pessoal navegante técnico quando o indicador de reserva de altitude estiver a ser operada por energia de emergência.

121.05.4 Sistema de aviso de altitude

(1) O operador de uma turbina com hélices de grandes dimensões ou uma aeronave de transporte aéreo comercial turbo jacto, não deve operar a aeronave a menos que esta esteja equipada com um sistema de aviso de altitude capaz de:

a) alertar os membros do pessoal navegante técnico sobre a aproximação a altitude pré seleccionadas em qualquer subida ou descida a tempo suficiente para estabelecer o nível de voo em altitude pré selecionada;

b) alertar os membros do pessoal navegante técnico pelos desvios de altitude para acima ou abaixo de uma altitude pré-selecionada através de um sinal auditivo.

121.05.5 Sistema de aviso de aproximação da terra melhorado. (EGPWS)

(1) Todas as aeronaves de motores de turbina com uma massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg ou autorizadas a transportar mais de nove passageiros devem estar equipadas com um sistema de alerta de proximidade do solo.

(2) Todas as aeronaves de motores de turbina de uma massa máxima à descolagem superior a 15,000kg ou autorizadas a transportar mais de trinta passageiros devem estar equipadas com um sistema de alerta que possui uma função direccionada para o solo (EGPWS).

(3) Todas as aeronaves de motores de turbina de uma massa máxima à descolagem superior a 5,700kg ou autorizadas a transportar mais de nove passageiros, para a qual o certificado de aeronavegabilidade é emitido pela primeira vez em ou após 1 de Janeiro de 2004, deve estar equipada com um sistema de alerta de proximidade do solo que tem uma função de evitar o terreno (EGPWS).

(4) A partir de 1 de Janeiro de 2007, todas as aeronaves de motores de turbina de uma massa máxima à descolagem superior a 5,700kg ou autorizadas a transportar mais de nove passageiros, devem estar equipadas com um sistema de alerta de proximidade do solo com uma função, de evitar o terreno horizontalmente (EGPWS).

(5) A partir de 1 de Janeiro de 2007, todas as aeronaves de pistão do motor de uma massa máxima à descolagem superior a 5,700 kg ou autorizadas a transportar mais de nove passageiros, devem estar equipadas com um sistema de alerta de proximidade do solo que fornece as advertências MOZ-CATS OPS 121 e uma função de prevenção horizontal para evitar o terreno.

(6) Um sistema de alerta de proximidade do solo deve dar automaticamente uma advertência oportuna e distinta ao pessoal navegante técnico quando a aeronave estiver na zona potencial perigosa proximidade da superfície do solo.

(7) Um sistema de alerta de proximidade do solo deve avisar como especificado no documento MOZ-CATS-OPS 121.

121.05.6 Equipamento de radar meteorológico

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, não deve operar a aeronave a menos que esteja equipada com o equipamento de radar, sempre que estiver a ser operada durante a noite ou no IMC em áreas onde trovoadas ou outras condições atmosféricas adversas, consideradas detectáveis com radares meteorológicos aéreos.

121.05.7 Equipamento de detecção de radiação cósmica

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte que se destina a operação acima de 49,000 pés, deve assegurar que a aeronave esteja equipada com um instrumento para medir e indicar continuamente a taxa de radiação cósmica total recebida e acumulada em cada voo.

(2) A unidade do visor do equipamento deve ser facilmente visível para um membro do pessoal navegante técnico.

121.05.8 Sistema de intercomunicação entre o pessoal navegante

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte não deve opera a menos que ela esteja equipada com um sistema de intercomunicação da cabine de pilotagem, incluindo auscultadores e microfones ou de garganta para utilização por todos os membros do pessoal navegante.

121.05.9 Sistema de intercomunicação entre membros do pessoal navegante

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte com uma massa máxima autorizada superior a 15,000 kg e uma versão máxima aprovada de passageiros de mais de 19 lugares, não deverá operar a aeronave a menos que ela esteja equipada com um sistema de intercomunicação para os membros do pessoal navegante técnico.

(2) O sistema de comunicação do pessoal navegante técnico deverá:

a) operar de forma independente do sistema de comunicação para o público, excepto para os telefones, microfones, selectores e dispositivos de sinalização;

b) fornecer um meio de comunicação bi-lateral entre o compartimento do pessoal navegante técnico e:

i) cada compartimento de passageiros;

ii) cada *Gally* localizada um nível diferente do nível do compartimento de passageiros; e

iii) cada compartimento isolado do pessoal navegante técnico;

c) ser facilmente acessível para uso a partir de cada um dos postos da cabine de pilotagem;

d) ser facilmente acessíveis para uso nos necessários postos dos membros do pessoal de Cabine, próximo de cada saída de emergência;

e) ter um sistema de aviso incorporando sinais auditivos ou visuais para utilização pelos membros do pessoal navegante de Cabine para alertar outro pessoal navegante de Cabine e para utilização por estes para alertar o pessoal navegante técnico;

f) ter um meio para o destinatário de uma chamada determinar se é uma chamada normal ou chamada de emergência, e

g) providenciar em terra, meios de comunicação bi-dlateral entre o pessoal de terra e pelo menos dois membros do pessoal navegante.

121.05.10 Sistema de comunicação com o público

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grandes dimensões com uma configuração máxima aprovada de passageiros de mais de 19 assentos, não deverá operar, a menos que essa aeronave esteja equipada com um sistema de comunicação.

(2) O Sistema de Comunicação com o público deve:

a) operar de forma independente dos sistemas de interfones, excepto para os telefones, microfones, selectores e dispositivos de sinalização;

b) ser facilmente acessíveis para uso imediato a partir de cada estação de membro da tripulação;

c) ser facilmente acessíveis para o uso em menos um posto de membro do pessoal navegante técnico de cabine;

d) no caso de um microfone de um sistema de comunicação com o público destinado a uso pelos membros do pessoal navegante de Cabine, ser posicionado na parte adjacente a um assento de membro do pessoal navegante de cabine, localizado próximo de cada saída de emergência, ao nível do chão da cabine;

e) ser capaz de funcionar dentro de 10 segundos quando utilizado por um membro do pessoal navegante de cabine em cada uma desses postos;

f) ser audível e inteligível em todas as fases do voo em todos os assentos de passageiros, casas de banho e assentos e postos de membros do pessoal navegante de cabine, e

g) ser alimentado continuamente durante a operação normal.

121.05.11 Limpadores de pára-brisa

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte não deve operar a aeronave a menos que esteja equipada com um limpador de pára-brisas ou sistema equivalente para cada posto de piloto.

121.05.12 Portas e cortinas

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, não deve operar a aeronave a menos que esteja equipada com:

a) no caso de uma aeronave com uma configuração máxima aprovada de passageiros superior a 19 lugares, uma porta entre os compartimentos de passageiros e da cabina de pilotagem com um dispositivo de bloqueio para impedir a abertura pelos passageiros sem a permissão de um membro do pessoal navegante técnico e meios devem ser providenciados para que o pessoal de cabine possa discretamente notificar o pessoal navegante técnico em caso de actividades suspeitas ou violações de segurança na cabina;

b) um dispositivo para abrir todas as portas que separam um compartimento de passageiros de outro compartimento onde haja saída de emergência. O dispositivo para a abertura de tais portas devem ser facilmente acessíveis;

c) se for necessário passar por uma porta ou uma cortina de separação da cabine de passageiros de outras áreas para alcançar uma saída de emergência a partir de cada assento de passageiro, um dispositivo para manter tal porta ou cortina na posição aberta;

d) um cartaz em cada porta interna, ou adjacente a uma cortina que dá acesso a uma saída de emergência, para indicar que a porta ou cortina deve ser mantida aberta durante a descolagem e aterragem; e

e) um dispositivo para qualquer membro do pessoal navegante de cabine abrir qualquer porta que seja normalmente acessível aos passageiros e que podem ser bloqueada por estes.

(2) Todas as aeronaves de transporte de passageiros de uma máxima massa de descolagem superior a 45,500 kg ou com uma capacidade de passageiros superior a 60 deve ser equipadas com uma porta aprovada para o compartimento do pessoal navegante técnico concebida para resistir a penetração de armas de fogo de pequeno porte e estilhaços de granadas e para resistir a invasões forçadas por pessoas não autorizadas. Essa porta deve ser capaz de ser bloqueada e desbloqueada a partir de qualquer posição do piloto.

(3) Em todas as aeronaves equipadas com uma porta do compartimento do pessoal navegante técnico, de acordo com o sub regulamento (2):

a) a porta será fechada e trancada a partir do momento em que todas as portas externas estejam fechadas após o embarque até que seja aberta para o desembarque, excepto quando for necessário para permitir o acesso de pessoas autorizadas; e

b) deverá haver meios para o monitoramento do posto do piloto ou em todaa área da porta fora do compartimento do pessoal navegante técnico para identificar as pessoas que pedem para entrar e para detectar comportamento suspeito ou potencial ameaça.

121.05.13 kit de emergência médica

(1) Uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, com uma configuração máxima aprovada de passageiros superior a 30 assentos, operado mais de 60 minutos de tempo de voo, em velocidade de cruzeiro normal, a partir de um aeródromo em que a assistência médica qualificada está disponível, deve ser equipada com um *kit* de emergência médica adequada, conforme indicado no MOZ-CATS-OPS 121.

(2) Os medicamentos contidos no kit de emergência médica só serão administrados por um técnico médico, enfermeiro ou pessoal igualmente qualificado sob a autoridade do Comandante da aeronave.

(3) O *kit* de emergência médica deve ser à prova de pó e humidade transportado em condições de segurança, selado e quando possível, na cabina de pilotagem.

(4) Pessoal autorizado pelo operador deve realizar inspecções periódicas de todos os kits de emergência médica para garantir que, na medida do possível, o seu conteúdo esteja em condições para sua utilização.

(5) O fornecimento do *kit* de emergência médica deve ser reabastecido em intervalos regulares, de acordo com as instruções contidas em seus rótulos, ou como as circunstâncias o exigirem.

121.05.14 Meios para evacuação de emergência

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte com saídas de emergência para passageiros:

a) com mais de 1,83 metros acima do solo com a aeronave no solo e o trem de aterragem estendido; ou

b) com mais de 1,83 metros acima do solo com um ou mais dos trens de aterragem na posição retraída devem estar equipadas com um dispositivo de saída em cada saída de emergência em cada porta ou janela de emergência para que os passageiros e membros do pessoal navegante possam atingir o solo com segurança.

(2) Os equipamentos ou dispositivos referidos no sub-regulamento (1) não são necessários nas saídas sobre as asas se o local designado na estrutura da aeronave em que o caminho de fuga termina, for inferior a 1,83 metros do solo com a aeronave no solo, o trem de aterragem baixado e *flaps* na posição de descolagem ou aterragem, conforme o que ficar mais distante do chão.

(3) Numa aeronave obrigada a ter uma saída de emergência para o pessoal navegante da cabine de pilotagem; e:

a) para a qual o ponto mais baixo da saída de emergência seja superior a 1,83 metros acima do solo com o trem de aterragem em baixado, ou

b) se for superior a 1,83 metros acima do solo com um ou mais dos trens de aterragem na posição retraída, devem estar equipados com um dispositivo de escape em cada saída da cabine de pilotagem para os membros do pessoal navegante técnico possam atingir o solo com segurança numa de emergência.

121.05.15 Requisitos dos Sistemas para evitar colisões no ar (ACAS II)

(1) Todas as aeronaves com motores de turbina com uma massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg ou autorizados a transportar mais de 19 passageiros devem estar equipados com um sistema anti-colisão de bordo (ACAS II).

(2) Um sistema para evitar colisões no ar deve operar em conformidade com as disposições pertinentes do Anexo 10, Volume IV.

121.05.16 assentos de pessoal navegante de cabine e sistemas de cintos de retenção

(1) Aeronaves para as quais o certificado de aeronavegabilidade for emitido pela primeira vez em ou após 1 de Janeiro de 1981 devem estar equipados com bancos voltados para a frente ou para trás alinhados com o eixo longitudinal da aeronave por um ângulo não superior a 15 graus, e estarem equipados com um cinto de segurança para o uso de cada um dos membros do pessoal navegante de cabine necessários para satisfazer os requisitos de evacuação de emergência.

(2) Aeronaves para as quais o certificado de aeronavegabilidade individual, tenha sido emitido pela primeira vez antes de 1 de Janeiro de 1981 devem estar equipados em cada posto do pessoal navegante de cabine, com um assento e cintos de segurança aprovados que incluam alças de ombro e um cinto de segurança que podem ser utilizados de forma independente.

(3) Os assentos do pessoal navegante de cabine devem estar localizados próximo do nível do chão e outras saídas de emergência, conforme exigido pelo Estado de Registo para evacuação de emergência.

121.05.17 Transmissor localizador de emergência (ELT)

(1) Todas as aeronaves de grande porte para o transporte aéreo comercial operando em voos de longo curso sobre água deverão estar equipadas com dois ELT, um dos quais deve ser automático.

(2) Todas as aeronaves de grande porte para o transporte aéreo comercial devem possuir um ELT de activação automática.

(3) O equipamento ELT transportado para satisfazer as exigências da da sub regra (1) e (2) deve ser capaz de transmitir simultaneamente nas frequências 112,5 e 406 megahertz. Ref. MOZCATs 91

(4) Não obstante o disposto nos sub regulamentos (1), (2) e (3), uma aeronave pode ser explorada sem um ELT quando:

a) for operado de acordo com uma lista de equipamentos mínimos aprovados pela Autoridade; ou

b) quando uma lista de equipamentos mínimos não tiver sido aprovada pela Autoridade, em relação à aeronave, o operador:

i. repare ou remove o ELT no primeiro aeródromo em que as reparações ou remoção podem ser realizadas;

ii. depois de enviado para uma oficina de manutenção;

iii. colocar um cartaz num local facilmente visível dentro do cockpit da aeronave, para o período de remoção do ELT da aeronave, um aviso informando que o ELT foi removido e indicar a data de remoção e

iv. instalar um ELT reparado dentro de 5 dias após a data da remoção.

(5) Quando a massa máxima à descolagem de uma aeronave for de 5700 kg ou inferior e seja para transportar passageiros num voo para o qual se exige um ELT, um cartaz bem visível ou meio equivalente deverão ser instalados em cada cabine de passageiros para informar os passageiros sobre a localização e operação do ELT.

(6) Salvo disposição em contrário, os seguintes requisitos se aplicam às instalações de tipo, AF, AP, S ELT numa aeronave:

a) Quando instalado num aeronave, o ELT deve ser montado com o eixo sensível apontando na direcção de voo;

b) Quando instalado num helicóptero o ELT será montado com o seu eixo sensível apontando cerca de 45 graus para baixo a partir da direcção normal frontal do voo;

c) O ELT será instalado para suportar forças de inércia final de 10gs para cima, 22.5gs para baixo, 45gs para frente e 7.5gs para o lado;

d) O local escolhido para a ELT deve ser suficientemente livre de vibração para prevenir a activação involuntária do transmissor;

e) O ELT deve estar localizado e montado de modo a minimizar a probabilidade de danos ao transmissor e antena, pelo fogo ou esmagando como resultado da queda do avião, e

f) O ELT deve estar preparado para a activação e desactivação manual.

(7) Se for equipado com uma antena para operação portátil, o ELT deve ser facilmente destacável de dentro do avião –

a) A superfície externa da aeronave deve ser marcada para indicar a localização do ELT, e

b) O ELT não deve usar a antena de outros sistemas de aviónicos.

(8) A localização da antena externa deve ser escolhido em função dos seguintes factores:

a) A antena ELT deve ser montada o mais longe possível de outras antenas (VHF) Very High Frequency;

b) A distância entre o transmissor e a antena deve ser de acordo com as instruções de instalação do fabricante do ELT ou outros dados aprovados;

c) A posição da antena deve ser de moldo a assegurar, essencialmente, as Omni características de radiação direccional, quando a aeronave estiver na altitude normal em terra ou na água;

d) A antena deve ser instalada na parte mais recuada possível;

e) A antena ELT não deve interferir com outras antenas em voo, e

f) O ELT será submetido a um teste operacional.

(9) Nenhum ELT com uma bateria de lítio ou magnésio deve ser transportado dentro de um barco salva-vidas em numa aeronave.

(10) Quando o sistema ELT inclui um sistema de controlo remoto para activar e desactivar o transmissor, deve se tomar precauções para evitar operação inadvertida do controlo remoto e um cartaz exibindo o seguinte aviso deverá ser colocado perto de cada controle remoto:

"PARA USO APENAS EM EMERGÊNCIA. PROIBIDA OPERAÇÃO NÃO AUTORIZADA."

(11) Se as baterias ELT poderem ser carregadas durante o voo, devem ser tomadas precauções para:

a) indicar ao pessoal navegante que está em curso o carregamento; e

b) evitar a descarga da bateria resultantes de curto- circuitos nos fios que pode ocorrer durante o serviço normal ou danos acidentais.

121.05.18 Aeronave obrigada a ser equipada com transponder de indicação de altitude de pressão

Todas as aeronaves equipadas obrigatoriamente com um transponder de indicação altitude de pressão - devem cumprir com as disposições pertinentes do anexo 10, Volume IV.

121.05.19 Registadores (gravadores) de voo (FDR / CVR).

Nota 1: registadores de voo compreendem dois sistemas, um registador de dados de voo (FDR) e um gravador de voz da cabine de pilotagem (CVR).

Nota 2: Combinação de registadores (FDR / CVR) só pode ser usada para atender às exigências de equipamento registador de voo, conforme especificado neste Regulamento.

(1) Todos os registadores de dados de voo e gravadores de voz da cabine de pilotagem devem observar os requisitos previstos no documento MOZ-CATS-OPS 121.

(2) Tipos de registadores de dados:

a) Um Registador de dados Tipo I deve registar os parâmetros necessários para determinar com precisão a rota da aeronave, velocidade, atitude, potência do motor, configuração e operação.

b) Registador do Tipos II e gravadores de dados de voo IIA devem registar os parâmetros necessários para determinar com precisão a rota do avião, velocidade, atitude, potência do motor e a configuração de dispositivos de sustentação e resistência.

(3) Não é permitido o uso de registadores de dados de fita magnética de metal.

(4) A utilização de registadores de dados de filmes fotográficos e gravadores de dados analógicos usando modulação de frequência (FM) não é permitida.

(5) Todas as aeronaves equipadas para utilizar ligações de comunicações de dados e obrigadas a levar um gravador de voz deverão registar no gravador de voz da cabine de pilotagem ou gravador de dados de todas as comunicações de dados de e para o aeronave.

Nota: as ligações de comunicação de dados incluem, mas não estão limitados a, vigilância automática dependente (ADS), os dados de comunicação do controlador-piloto (CPDLC), ligação de serviços de dados de informação de voo (D-FIS) e mensagens de controlo operacional aeronáutica (COA).

(6) Se estiver registado no gravador de dados de voo, a comunicação digital deve ser facilmente correlacionável ao registador do gravador de voz da cabine de pilotagem.

(7) Todas as aeronaves de uma massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg, equipadas com um gravador de dados de voo e um gravador de voz obrigatório, poderão, alternativamente, ser equipadas com dois gravadores de combinação (FDR / CVR).

(8) Todos os gravadores de dados de voo deverão ter capacidade de reter a informação gravada durante, pelo menos, as últimas 25 horas da sua operação, excepto para o gravador de dados de voo IIA Tipo que será capaz de reter a informação gravada durante, pelo menos, os últimos 30 minutos da sua operação.

(9) Aeronaves para as quais o certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido pela primeira vez em ou após 1 de Janeiro de 1989:

a) Todas as aeronaves de massa máxima à descolagem superior a 27,000 kg devem estar equipadas com um gravador de dados de voo Tipo I.

b) Todas as aeronaves de uma massa máxima à descolagem de mais de 5 700 kg, até e incluindo 27,000 kg, devem estar equipadas com um voo gravador de dados Tipo II.

(10) Todas as aeronaves de motores de turbina com descolagem massa superior a 5,700kg, para o qual o certificado de aeronavegabilidade individual, foi emitido pela primeira vez em ou após 1 de janeiro de 1987, mas antes de 1 de Janeiro de 1989, devem ser equipados com um FDR que deve registar o tempo, altitude, aceleração, velocidade normal e rumo magnético.

(11) Todas as aeronaves com motores de turbina de massa máxima à descolagem superior a 27,000kg, que são de tipos cujo protótipo foi certificado pela autoridade nacional após 30 de Setembro de 1969 são equipadas com um Todos os aviões de Tipo II FDR.

(12) Todas as aeronaves de motores de turbina de um máximo de descolagem em massa de mais de 5 700 kg para as quais o certificado de aeronavegabilidade individual, foi emitido pela primeira vez antes de 01 de Janeiro de 1987 devem estar equipados com um FDR que registe dados de altitude, tempo, velocidade, aceleração normal e rumo magnético.

(13) Todas as aeronaves de uma massa máxima à descolagem superior a 5,700kg para a qual o certificado de aeronavegabilidade foi emitido pela primeira vez após 1 de Janeiro de 2005 devem estar equipadas com um FDR tipo IA.

(14) Todas as aeronaves de uma massa máxima à descolagem de mais de 5700 kg para a qual o certificado de aeronavegabilidade foi emitido pela primeira vez em ou após 1 de Janeiro de 1987 devem estar equipadas com um CVR, cujo objectivo é a gravação do ambiente audível na cabine durante o voo.

(15) Todas as aeronaves de motores de turbina de uma massa máxima de descolagem superior a 27,000 kg, que são do tipo cujo protótipo foi certificado pela autoridade nacional após 30 de Setembro de 1969 e para o qual o certificado de aeronavegabilidade individual, tenha sido emitido pela primeira vez antes de 01 de Janeiro 1987 devem ser equipados com um CVR, cujo objectivo é a gravação do ambiente audível na cabine de pilotagem durante o voo.

(16) O CVR deve ser capaz de reter a informação gravada durante, pelo menos, os últimos 30 minutos de sua operação.

(17) O CVR, instalado em aeronaves com uma massa máxima à descolagem superior a 5,700kg para a qual o certificado de aeronavegabilidade foi emitido pela primeira vez após 1 de Janeiro de 2003, deve ser capaz de reter a informação gravada durante, pelo menos, as últimas duas horas de sua operação.

(18) Gravadores de voo devem ser construídos, localizados e instalados de modo a proporcionar uma protecção máxima para as gravações, a fim de que as informações gravadas possam ser preservadas, recuperadas e transcritas. Gravadores de voo devem cumprir com os requisitos de resistência contra choque e protecção contra incêndio especificadas na MOZ-CATS-OPS 121.

(19) Os gravadores de voo não devem ser desligados durante o voo.

(20) Para preservar os registos do gravador de voo, os mesmos devem ser desactivados no fim do tempo de voo após um acidente ou incidente. Os gravadores de voo não serão reactivados antes de sua disposição, conforme determinado em conformidade com a exigência do Anexo 13.

(21) Verificações operacionais e avaliações de gravações a partir dos dados de voo e sistemas de gravador de voz da cabine de pilotagem devem ser realizadas para garantir a manutenção continua dos gravadores.

121.05.20 Extintores portáteis

(1) Cada aeronave operada ao abrigo do presente Regulamento será equipada com extintores portáteis de um tipo que, quando descarregadas, não irá causar contaminação perigosa do ar dentro da aeronave. Pelo menos um deve ser localizado:

a) na cabine de pilotagem, e

b) em cada compartimento de passageiros que é separado da cabine de pilotagem e que não é facilmente acessível ao pessoal navegante técnico, conforme descrito no MOZCATs 91.

121.05.21 Cinto de segurança / marcas ou pontos de quebras

(1) Uma aeronave deve ser equipada com:

a) um assento ou lugar para cada pessoa que com idade superior a 2 anos;

b) um cinto para cada assento e cintos de restrição para cada assento; e

c) Cintos de segurança para cada lugar do pessoal navegante técnico que consiste num cinto de segurança e alça de ombro que podem ser usados de forma independente uns dos outros e devem incorporar um dispositivo que segure automaticamente o torso dos ocupantes em caso de rápida desaceleração.

(2) Uma pessoa não deverá operar uma aeronave ou helicóptero, a menos que as áreas da fuselagem estejam identificados (aeronave e helicópteros), sobre a superfície exterior da fuselagem, com marcações para mostrar as áreas, no presente regulamento referidas como áreas pontos de quebra que podem, para fins de resgate numa de emergência, serem mais facilmente e efectivamente invadidas por pessoas de fora da aeronave ou helicóptero.

(3) As áreas de pontos de quebras devem ser de forma rectangular e marcadas por rectângulos nos cantos, devendo cada área ser de 9 cm de comprimento ao longo de sua borda externa e 3 cm de largura.

(4) Onde as marcações de cantos referidas no sub- regulamento (2) forem de mais de 2 m de distância, linhas intermédias de 9 cm x 3 cm devem ser inseridas de modo que não haja mais de 2 m entre as marcas adjacentes.

(5) As palavras "CORTAR AQUI EM CASO DE EMERGÊNCIA", tanto em Inglês como Português serão marcadas em todo o centro de cada área a quebrar em letras maiúsculas.

(6) As sinalizações exigidas pelo presente regulamento devem ser:

a) pintadas ou apostas por qualquer outro meio igualmente permanente e devem ser vermelhas ou amarelas e, em qualquer caso a cor do fundo adjacente que torna as sinalizações vermelhas ou amarelas não facilmente visíveis, seja descrita de forma a que facilmente se distinga da área ao redor da fuselagem por contraste de cor e

b) mantidas limpas e não obscuras em todos os momentos.

121.05.22 Todas as aeronaves sobrevoando águas.

(1) Todos os hidroaviões ou aeronaves anfíbios para todos os voos devem estar equipados com:

a) um colete salva-vidas, ou dispositivo de flutuação equivalente individual, para cada pessoa a bordo, arrumadas numa posição facilmente acessível a partir do lugar ou assento da pessoa a quem se destina;

b) equipamento para emitir sons audíveis, estipulados no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, quando aplicável; e

c) uma âncora.

(2) as aeronaves terrestres devem levar a bordo um colete salva-vidas ou dispositivo de flutuação equivalente individual, para cada pessoa a bordo, arrumadas numa posição facilmente acessível a partir do lugar ou assento da pessoa a quem se destina:

a) ao voar sobre a água a uma distância de mais de 93 km (50 NM) de distância da costa;

b) quando voar em rota sobre a água para além da distancia de linha da costa, no caso de todas as outras aeronaves terrestres; e

c) quando a aterragem ou descolagem de um aeródromo onde, na opinião do Estado do operador, a trajectória de descolagem ou aproximação esteja disposta sobre a água de forma que, no caso de um acidente haja probabilidade de uma amaragem.

(3) Todas as aeronaves de longo curso sobrevoando águas devem:

a) Adicionalmente ao equipamentos previsto no 121.05.22 (1) ou 121.05.22 (2) o que for aplicável, o seguinte equipamento deve ser instalado em todas as aeronaves usadas em rotas que sobrevoem águas a uma distância correspondente a 120 minutos em velocidade de cruzeiro ou 740 km (400 NM), o que for menor;

b) Levar a bordo barcos salva-vidas em número suficiente para transportar todas as pessoas, arrumadas, de modo a facilitar a sua pronta utilização em situações de emergência, juntamente com equipamento salva-vidas, tais como meios de sobrevivência, como for apropriado para o voo; e

c) equipamentos para sinalização com foguetes de emergência.

(4) O Colete salva-vidas e dispositivo de flutuação equivalente individual, deve ser equipado com um meio de iluminação eléctrica com a finalidade de facilitar a localização de pessoas.

121.05.23 Oxigénio para Primeiros Socorros

(1) O operador não deverá operar uma aeronave pressurizada, acima de 25.000 pés, quando um membro do pessoal navegante de cabine seja necessário a bordo, a menos que esteja equipado com uma fonte de oxigénio não diluído para os passageiros que, por razões fisiológicas, possam necessitar de oxigénio na sequência de uma despressurização da cabine. A quantidade de oxigénio deve ser calculada com recurso a uma média de fluxo de pelo menos 3 litros à temperatura padrão de pressão a seco (STPD) / minuto / por pessoa e fornecido durante todo o voo após a despressurização da cabina, a altitudes de pressão superior a 8.000 pés para pelo menos 2% dos passageiros transportados, mas em nenhum caso para menos de uma pessoa. Deverá haver um número suficiente de unidades de fornecimento, mas em nenhum caso inferior a duas, com um meio para o pessoal navegante de cabine utilizar a fonte.

(2) A quantidade de oxigénio de primeiros socorros necessária para uma determinada operação, deve ser determinada com base em altitudes de pressão e duração do voo, de acordo com os procedimentos operacionais estabelecidos para cada operação e rota.

(3) O equipamento de oxigénio fornecido deverá ser capaz de gerar um fluxo de massa para cada usuário de pelo menos quatro litros por minuto, STPD. Meios podem ser providenciados para diminuir o fluxo para pelo menos dois litros por minuto, STPD, em qualquer altitude.

121.05.24 Oxigénio suplementar - Aeronaves pressurizadas

(1) O operador não deverá operar uma aeronave pressurizada a altitudes de pressão acima de 10 000 pés a menos que o equipamento de oxigénio suplementar, com capacidade de armazenar e dispensar as quantidades de oxigénio exigida pelo sub regulamento seja providenciado.

(2) A quantidade necessária de oxigénio suplementar deve ser determinada com base na altitude de pressão de cabina, duração do voo e no pressuposto de que uma falha de pressurização da cabine ocorrerá na altitude de pressão ou ponto do voo mais crítico do ponto de vista da necessidade de oxigénio, e que, após a falha, a aeronave descerá, em conformidade com procedimentos de emergência especificados no Manual de Voo da Aeronave, para uma altitude segura para a rota a ser percorrida que permitirá prosseguir o voo e aterrar com segurança.

(3) Após uma falha de pressurização da cabine, a altitude de pressão deverá ser considerada a mesma que a altitude da aeronave, a menos que seja demonstrado ao Director-Geral que nenhuma falha provável do sistema de pressurização da cabina ou sistema de pressurização irá resultar numa altitude de pressão de cabine igual à altitude da aeronave. Nestas circunstâncias, a altitude máxima de pressão da cabina demonstrada pode ser usada como base para a determinação do fornecimento de oxigénio.

(4) o equipamento de oxigénio e necessidades de abastecimento para os membros do pessoal navegante de cabine é o seguinte:

a) Cada membro do pessoal navegante técnico em serviço na cabina de pilotagem deverá dispôr de oxigénio suplementar, de acordo com o anexo 1 da presente sub-parte. Se a todos os ocupantes dos lugares da cabina de pilotagem for fornecido oxigénio a partir da fonte do pessoal navegante técnico, então estes devem ser considerados como membros do pessoal navegante técnico em serviço na cabine de pilotagem para efeitos de fornecimento de oxigénio. Os ocupantes desses lugares, não fornecido pela fonte do pessoal navegante técnico, devem ser considerados como passageiros, para efeitos de fornecimento de oxigénio;

b) Os membros do pessoal navegante técnico, não abrangidos pelo n.º 121.05.24 (4) (a) devem ser considerados passageiros, para efeitos de fornecimento de oxigénio;

c) As máscaras de oxigénio devem ser localizadas de modo a estarem ao alcance imediato do pessoal navegante técnico quando sentados nos seus postos de serviço atribuídos, e

d) As máscaras de oxigénio para utilização pelos membros do pessoal navegante técnico em aeronaves pressurizadas, operando em altitudes de pressão superiores a 25 000 pés, devem ser de um tipo de máscaras de aplicação rápida.

(5) os equipamentos de oxigénio e necessidades de abastecimento de membros do pessoal navegante não técnico, pessoal navegante técnico adicional e passageiros são os seguintes:

a) os membros do pessoal navegante de cabine e passageiros devem dispor de oxigénio suplementar, de acordo com o anexo 1 da presente sub-Parte, excepto quando se aplica o parágrafo (e) abaixo os membros do pessoal navegante de cabine transportados além do número mínimo necessário, e os o pessoal navegante técnico adicional, devem ser considerados passageiros, para efeitos de fornecimento de oxigénio;

b) As aeronaves destinadas a serem operadas a altitudes de pressão superiores a 25 000 pés devem ter suficientes tomadas sobressalentes e máscaras e / ou unidades portáteis com máscaras para serem utilizadas por todos os membros do pessoal navegante de cabine. As tomadas de reposição e / ou unidades portáteis de oxigénio devem ser igualmente distribuídas pela

cabina, para garantir a disponibilidade imediata de oxigénio para cada membro do pessoal navegante, independentemente da sua localização no momento de falha de pressurização da cabine;

c) As aeronaves que operam a altitudes de pressão superiores a 25 000 pés devem ser equipadas com uma unidade de oxigénio ligada aos terminais de entrada de oxigénio imediatamente disponíveis para cada ocupante, onde estiver sentado. O número total de unidades de fornecimento e de tomadas deverá exceder o número de lugares em, pelo menos, 10%. As unidades extra serão distribuídas uniformemente pela cabine, e

d) As aeronaves destinadas que operam a altitudes de pressão superiores a 25 000 pés ou que, se forem operadas a uma altitude igual ou inferior a 25 000 pés, não podem descer com segurança, dentro de 4 minutos para 13,000 pés, e para o qual o certificado de aeronavegabilidade individual, foi emitido pela primeira vez em ou depois de 09 de Novembro de 1998, devem ser equipadas de oxigénio que deve operar automaticamente e colocado à disposição imediata no lugar de cada ocupante. O número total de unidades de fornecimento e de tomadas deverá exceder o número de lugares em, pelo menos, 10%. As unidades extras serão distribuídas uniformemente pela cabina.

(6) Os requisitos de fornecimento de oxigénio, conforme especificados no Anexo 1, para aeronaves não certificadas para voar acima de 25 000 pés, podem ser reduzidos para o tempo de voo completo entre 10,000 pés e 13,000 pés de altitude de pressão de cabine para todos os membros do pessoal navegante de cabine e por pelo menos 10% dos passageiros se, em todos os pontos ao longo da rota a ser percorrida, a aeronave for capaz de descer com segurança, dentro de 4 minutos a uma altitude de pressão de cabina de 13, 000 pés.

(7) aeronaves pressurizadas entraram em serviço antes de 01 de Julho de 1962 e destinadas a serem operadas a altitudes de voo acima de 25,000 pés devem estar equipadas com um dispositivo para dar um aviso positivo para o piloto de qualquer perda perigosa de pressurização.

121.05.25 Oxigénio suplementar – aeronaves não pressurizadas

(1) O operador não deve usar uma aeronave não-pressurizada a altitudes acima de 10,000 pés a menos que equipamento de oxigénio suplementar, capaz de armazenar e dispensar as quantidades de oxigénio necessárias, seja providenciado.

(2) A quantidade de oxigénio suplementar, necessária para uma determinada operação deve ser determinada com base nas altitudes de voo e duração do voo, de acordo com os procedimentos operacionais estabelecidos para cada operação no Manual de Operações as rotas a operar e os procedimentos de emergência especificados no Manual de Operações.

(3) Uma aeronave destinada a ser operada a altitudes de pressão superiores a 10,000 pés deve estar equipada com equipamento capaz de armazenar e dispensar as quantidades de oxigénio necessárias no caso de:

a) Pessoal navegante: Cada membro do pessoal navegante técnico em serviço na cabina de pilotagem deve dispôr de oxigénio suplementar, de acordo com o apêndice 1. Se a todos os ocupantes dos lugares da cabina de voo for fornecido a partir da fonte fornecimento de oxigénio do pessoal navegante técnico então eles devem ser considerados membros do pessoal técnico em serviço na cabine de pilotagem para efeitos de fornecimento de oxigénio; e

b) os membros do pessoal navegante de cabine, pessoal navegante técnico e passageiros adicionais; aos membros do pessoal navegante técnico e passageiros serão fornecidos oxigénio de acordo com o apêndice 1. Os membros do pessoal navegante técnico a bordo para além do número mínimo necessário, e membros do pessoal navegante técnico adicional, devem ser considerados passageiros, para efeitos de fornecimento de oxigénio.

121.05.26 Tripulação Equipamento de Protecção Respiratória

(1) O operador não deve operar uma aeronave não pressurizada, com uma massa máxima à descolagem superior a 5700 kg ou com uma versão máxima de mais de 19 lugares, excepto se:

a) dispuser de equipamento para proteger os olhos, nariz e a boca de cada membro do pessoal navegante técnico em serviço na cabine de pilotagem e para fornecer oxigénio por um período não inferior a 15 minutos. O fornecimento de equipamento de protecção respiratória (PBE) pode ser providenciado pelo oxigénio suplementar exigido pelo sub regulamento121.05.23 e 121.05.24. Adicionalmente, quando haver mais que um membro do pessoal navegante técnico e um membro do pessoal navegante de cabine não for transportado, o PBE portátil deve ser transportado para proteger os olhos, nariz e boca de um membro do pessoal navegante técnico e para fornecer gás de respiração por um período não menos de 15 minutos, e

b) Possuir suficientes PBEs portáteis para proteger os olhos, nariz e boca de todos os membros do pessoal navegante de cabine e para fornecer gás de respiração por um período não inferior a 15 minutos.

(2) PBE destinado ao uso pelo pessoal navegante técnico deverá estar convenientemente localizado na cabine de pilotagem e ser facilmente acessível para uso imediato por cada membro do pessoal navegante técnico no seu posto de trabalho.

(3) O PBE para uso pelo pessoal navegante de cabine deve ser instalado junto a cada posto da cabine do pessoal navegante.

(4) Um adicional PBE portátil, facilmente acessível, deve ser fornecido e localizado junto ou na área adjacente aos extintores de incêndio de mão que devem ser localizadas na cabine da aeronave, excepto se o extintor de incêndio estiver localizado dentro de um compartimento de carga, o PBE deve ser guardado fora, mas ao lado da entrada desse compartimento.

(5) O PBE enquanto estiver em uso deve ter um microfone incorporado no seu design e capaz de activação por voz ou activação por um botão de pressão para falar no posto de cada membro do pessoal navegante técnico.

Anexo 1 de 121.05.22 a 121.05.25 inclusive - Oxigénio - Requisitos Mínimos de Oxigénio suplementar para aeronaves pressurizadas.

Fornecimento para	Duração/ altitude da pressão da cabine
Todos os ocupantes em serviço de voo. Assentos da cabine de pilotagem	Para fornecimento Duração / Altitude Pressão Cabin Duração total do voo quando a pressão da altitude de cabine ultrapassar 13 mil pés e tempo de voo total quando pressão da cabine ultrapassar 10 mil pés mas não exceder 13000 pés depois dos primeiros 30 minutos nessas altitudes, mas em nenhum caso inferior a: (i) 30 minutos. Para aeronaves certificadas para voarem a altitudes não superiores a 25 mil pés (Nota 2) (ii) 2 horas para aeronaves certificadas para voar a altitudes superiores a 25.000 pés (Nota 3).
Todos os membros do pessoal navegante técnico necessário.	Duração total do voo quando a altitude de pressão da cabina exceder 13 000 pés mas não inferior a 30 minutos (Nota 2), e tempo total de voo quando altitude de pressão da cabine for maior que 10,000 pés mas não exceder 13,000 pés depois dos primeiros 30 minutos nessas altitudes.
100% de passageiros. Nota 5	Duração total de voo quando a altitude de pressão da cabina exceder 15,000 pés, mas em nenhum caso menos de 10 minutos. (Note4)
30% de passageiros. Nota 5	Duração total do voo quando a altitude de pressão da cabina exceder 14,000 pés mas não exceder 15 000 pés.
10% de passageiros. Nota 5	Duração total do voo quando a altitude de pressão da cabina exceder 10,000 pés mas não exceder 14,000 pés depois dos primeiros 30 minutos nessas altitudes.

Nota 1: O fornecimento providenciado deve ter em conta a altitude de pressão da cabina e o perfil de descida, para as rotas em causa.

Nota 2: O fornecimento mínimo necessário é a quantidade de oxigénio necessária para uma razão de descida constante desde a altitude da aeronave na operação máxima certificada até 10,000 pés em 10 minutos seguidos de 20 minutos a 10,000 pés

Nota 3: O fornecimento mínimo necessário é a quantidade de oxigénio necessária para uma razão de descida constante da altitude da aeronave de operação máxima certificada até 10,000 pés em 10 minutos seguidos de 110 minutos a 10,000 pés. O oxigénio necessário em 121.05.26 (1) (a) pode ser incluído no cálculo da alimentação necessária.

Nota 4: O fornecimento mínimo necessário é a quantidade de oxigénio necessária para uma razão de descida constante da altitude da aeronave na operação máxima certificada até 15,000 pés em 10 minutos.

Nota 5: Para efeitos desta tabela "passageiro" significa passageiros realmente transportados incluindo crianças.

SUBPARTE 6 – Certificado de Operador Aéreo

121.06.1 Condição para a posse de um Certificado de Operador Aéreo

Nenhuma pessoa deve operar um serviço de transporte aéreo a menos que possua e esteja em conformidade com as disposições de um certificado de operador aéreo que a autorize a explorar esse serviço.

(1) Uma aeronave registada em Moçambique não poderá operar sob um COA se a sua manutenção e colocação em serviço não for por um OAM aprovado de acordo com este Regulamento.

(2) O titular de um certificado de operador aéreo não poderá operar um tipo de aeronave de transporte aéreo comercial, a menos que realize primeiro voos de demonstração para a satisfação da Autoridade.

(3) O titular de um certificado de operador aéreo não poderá operar uma aeronave numa área designada especial ou usando um sistema de navegação especializada, a menos que realize voos de demonstração para a satisfação da Autoridade.

(4) Os voos de demonstração exigido pelo sub-regulamento (2) devem ser conduzidos de acordo com o regulamento aplicável ao tipo de operação e tipo de aeronave utilizada.

(5) Um titular do certificado operador aéreo deve realizar voos de demonstração para cada tipo de aeronave, incluindo aeronaves substancialmente alteradas no projecto, e para cada tipo de operação que o titular do certificado de operador aéreo pretenda realizar.

(6) Um titular do certificado operador deve realizar voos de demonstração de pelo menos:

a) cem horas de tempo total de voo, a menos que a Autoridade determine que um nível satisfatório de proficiência foi demonstrado em menos horas;

b) cinco horas voo nocturno, quando requeridos;

c) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos simulados ou reais, quando requeridos, e

d) aterragem num número determinado de aeroportos de rota, conforme exigido pela Autoridade.

(7) Um operador não poderá transportar passageiros numa aeronave durante os voos de demonstração, excepto aqueles necessários para fazer o voo e os designados pela Autoridade.

(8) A Autoridade deve determinar a necessidade de voos de demonstração para os detentores de certificado de operador aéreo de aeronaves de peso inferior a 5.700 kg.

121.06.2 Pedido de Certificado de Operador Aéreo e a especificação das operações

(1) O pedido de Certificado de Operador Aéreo ou especificações de operações, deve ser feito à Autoridade na forma apropriada, conforme descrito no MOZ-CATS-OPS 121 e deve ser acompanhado da respectiva taxa.

(2) Cada pedido feito nos termos do sub-regulamento (1) deve demonstrar que o requerente:

a) tem equipamento adequado, instalações e pessoal para operação de transporte aéreo;

b) tem uma estrutura e gestão da organização aprovada e capaz de fornecer uma supervisão adequada ao pessoal operacional;

c) Ter publicado um Manual de Operações e um sistema de políticas e procedimentos que regem todas as actividades propostas;

d) Tem um programa de segurança aprovado e adequado para a operação;

e) É capaz de realizar operações de transporte aéreo de forma apropriada e segura e em estrita observância das regras e regulamentos.

(3) A apresentação de um pedido ao abrigo da presente sub-Parte não implica qualquer obrigação para a Autoridade emitir um certificado de operador aéreo ou especificações de operações até que o processo de certificação de Cinco Fases tenha sido concluído com êxito, em conformidade com a Parte 121.06.3 destes regulamentos.

(4) Em cumprimento do sub regulamento (2) alínea (b), a estrutura de gestão será composta das seguintes posições, conforme aplicável ao tipo de operação proposta.

a) Gestor responsável

b) Gestor de Operações ou director de Operações de Voo (OP ou DFO);

c) Piloto Chefe;

d) Director de Segurança;

e) Director de Manutenção;

f) Gestor de Qualidade

(5) Quando os títulos de gestão para além dos indicados no sub-regulamento (4) forem usados, o operador deve indicar no seu manual de operações, que título na Empresa corresponde às posições necessárias aqui descritas.

(6) O Director-Geral pode aprovar posições já preenchidas pelos titulares de AOC e nomear novos candidatos no AOC, desde que satisfaçam os seguintes critérios:

a) Um titular do certificado de operador aéreo deve ter um administrador responsável, aceite pela Autoridade, com poderes para garantir que todas as operações e actividades de manutenção sejam financiadas e realizadas em conformidade com os mais elevados padrões de segurança exigidos pela Autoridade.

b) Na realização de operações de transporte aéreo comercial, o titular do certificado de operador aéreo deve ter pessoal qualificado, com competência comprovada na aviação civil, disponível e servindo nas seguintes posições ou equivalente:

i) Director de Operações;

ii) Piloto Chefe;

iii) Director de Manutenção;

iv) Gestor de Qualidade e

v) Director de Segurança

c) Para efeitos do sub- regulamento (6) (b) "competência na aviação civil" significa que um indivíduo deve ter uma qualificação técnica e experiência de gestão aceitáveis pela Autoridade para a posição em apreço.

d) A Autoridade pode aprovar posições, diferentes das listadas, se o operador aéreo detentor do certificado for capaz de mostrar que ele pode executar a operação com segurança sob a direcção tipos diferentes de gestão de pessoal, devido:

i) ao tipo de operações envolvidas;

ii) o número de aeronaves utilizadas; e

iii) à área de operação.

e) Para efeitos do sub-regulamento (6) (b) "a competência na aviação civil" significa que um o indivíduo tem a qualificação técnica e a experiência de gestão;

f) Um titular de certificado de operador aéreo deve tomar providências para assegurar a continuidade da supervisão se as operações forem conduzidas na ausência de qualquer gestão exigida e aceitável para a Autoridade.

g) Pessoal de gestão necessário deve ser contratado para trabalhar horas suficientes, para garantir que as funções de gestão do titular do certificado de operador aéreo sejam cumpridas.

121.06.3 Adjudicação do pedido de Certificado de Operador Aéreo

(1) Ao considerar o pedido referido no regulamento 121.06.2, as cinco fases do processo de Certificação conforme indicadas no manual de certificação do Operador Aéreo COA "Guia para operações comerciais", devem ser observados para determinar a elegibilidade do operador para emissão / renovação do COA.

(2) O pedido deve ser aprovado e o Certificado de Operador Aéreo emitido após a conclusão satisfatória do processo de Certificação das cinco fases.

(3) Se após a revisão do pedido, a Autoridade for de opinião que o requerente não satisfaz os requisitos do processo de Certificação, o candidato será notificado da decisão de não continuar com o processo de certificação de operador aéreo, indicando:

a) As razões para a interrupção;

b) A acção correctiva e / ou, documentação complementar para apoiar o pedido, e

c) O período de tempo que a Autoridade tenha concedido para corrigir e re- apresentar o pedido, findo o qual a Autoridade aprova ou recusa o pedido com base em novas informações recebidas até à data da análise.

(4) Um Certificado de Operador Aéreo e especificações de Operações devem ser emitidos em formulário próprio, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 121, em condições a serem determinadas pela Autoridade.

(5) Sempre que a Autoridade decidir recusar um pedido ao abrigo do sub-regulamento (3) qualquer taxa apresentada em apoio ao pedido pode ou não ser restituída à discrição do Director-Geral.

121.06.4 Validade de um AOC

(1) Um Certificado de Operador Aéreo será válido por 12 meses a menos que:

a) O titular faça entrega voluntária à autoridade;

b) A Autoridade decida suspender ou revogar o certificado de operador aéreo no todo ou em parte, conforme a Parte 18; ou

c) O operador aéreo conscientemente viole uma disposição do seu certificado de operador aéreo ou especificações de operações.

d) A Autoridade conclua que o titular de certificado de operador aéreo suspendeu as operações por mais de 60 dias contínuos.

(2) Quando um certificado de operador aéreo tenha sido suspenso ou revogado, deverá ser devolvido ao Director-Geral no prazo de sete dias após recebimento da notificação de suspensão ou revogação.

121.06.5 Certificação e auditorias regulamentares

(1) O requerente de um certificado de operador aéreo deve permitir que qualquer Director, inspector ou pessoa autorizada pelo Director-Geral realize investigações, verificações, testes, inspecções e auditorias de seus equipamentos, instalações e pessoal para determinar a qualificação do requerente nos termos dos regulamentos 121.06.2 ou 121.06.03.

(2) O titular de um Certificado de Operador Aéreo deve permitir que qualquer director, inspector ou pessoa autorizada pelo Director-Geral realize todas as verificações, testes, inspecções e auditoria ou inquérito notificados ou não, que possam ser necessários para determinar o cumprimento dos requisitos regulamentares.

121.06.6 Registo do Certificados de Operador Aéreo

(1) A Autoridade deve manter um registo de todos os Certificados de Operador Aéreo emitidos nos termos deste Regulamento.

(2) O registo deve conter as seguintes informações:

a) O nome completo e, se houver, o nome comercial do titular do Certificado de Operador Aéreo;
b) o endereço postal do titular do Certificado de Operador Aéreo;
c) o número do Certificado de Operador Aéreo emitido para o titular;
d) A indicação do tipo de serviço aéreo para o qual o certificado de operador aéreo foi emitido;
e) A indicação da categoria de helicóptero para o qual o certificado de operador aéreo foi emitido, e;
f) a data em que o certificado de operador aéreo foi emitido.

(3) Os elementos referidos no sub- regulamento (2) devem ser registados no prazo de sete dias a partir da data em que o Certificado de Operador Aéreofor emitido pelo Director-Geral.

(4) O registo deve ser mantido pela Autoridade num local seguro.

(5) Uma cópia do registo deve ser fornecida pela Autoridade, contra o pagamento da taxa adequada prescrita na Parte 187, a qualquer pessoa que solicitá-la.

(6) Certificado de operador aéreo e especificações de operações devem observar o formato e apresentações conforme indicados pela Autoridade.

121.06.7 Conformidade com um Certificado de Operador Aéreo

(1) O titular de um Certificado de Operador Aéreo deve executar a operação de transporte aéreo em conformidade com a AOC e especificações de operações associadas e deverá:

a) notificar a Autoridade na forma prescrita no MOZ-CATS-OPS 121, antes de fazer alterações aos seus equipamentos, instalações ou pessoal que possam afectar as indicações constantes do Certificado de Operador Aéreo;
b) apresentar o Certificado de Operador Aéreo num local de destaque na principal base de operações e apresentado a um inspector do IACM, a pedido, e
c) não oferecer qualquer serviço, excepto quando autorizado pelo AOC e especificações de Operações.

121.06.8 Conteúdo de um Certificado de Operador Aéreo

(1) Cada certificado de operador aéreo conterá as seguintes informações:

a) o número do certificado de operador aéreo;
b) o nome legal do operador aéreo e endereço da empresa;
c) a data e local de emissão do certificado de operador aéreo, e uma declaração do prazo de validade nos termos do sub-regulamento 121.06.4 (1);
d) as condições gerais anexas ao certificado de operador aéreo; e
e) as especificações operativas, expondo a natureza, condições e limitações da operação proposta de transporte aéreo.

(2) Cada Especificação de Operações é um anexo ao Certificado de Operador Aéreo e aborda, pelo menos, a seguinte norma operacional e áreas de manutenção:

a) endereço da empresa e número de telefone do operador aéreo;
b) a localização específica da base de operador aéreo;
c) a organização de operações de voo, incluindo titulares aprovados;
d) a manutenção e organização de engenharia, incluindo os operadores aprovados;
e) as operações e datas de aprovação do manual técnico;
f) as categorias de operações de transporte aéreo autorizadas;
g) as regiões de operações de voo;
h) as regras de voo aplicáveis à operação;
i) as formas de operações de transporte aéreo autorizadas;
j) as categorias de aeronave aprovadas;
k) as especificações de manutenção de cada aeronave;
l) a lista das aeronaves, e
m) qualquer outra autorização, restrição, limitação, desvio ou de isenção determinadas pelo Director-Geral são relevantes para a emissão do Certificado de Operador Aéreo.

SUBPARTE 7 - Operações de Voo

Divisão um: Geral

121.07.1 Rotas e áreas de operação

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que as operações sejam conduzidas ao longo de tais rotas aéreas, ou em rotas aprovadas ou dentro de áreas para as quais:

a) instalações terrestres e serviços, incluindo serviços de meteorologia, sejam adequados para a operação planeada;
b) mapas apropriados e gráficos estejam disponíveis;
c) aprovação ou autorização tenha sido obtida, sempre que necessário, da autoridade em causa;
d) se uma aeronave utilizada for um bimotor, aeródromos adequados devem estar disponíveis, dentro das limitações de tempo ou de distância, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 121; e
e) se for usada uma aeronave monomotor, as superfícies disponíveis que permitam a execução de uma aterragem forçada em segurança.

(2) O operador deve assegurar que:

a) o desempenho de uma aeronave a ser utilizada, seja suficiente para cumprir os requisitos de altitude mínima de voo, e
b) o equipamento da aeronave a ser utilizado, em conformidade com os requisitos mínimos para a operação planeada.

(3) O operador não deverá, salvo se autorização prévia por escrito tiver sido obtida junto do Director-Geral, operar uma aeronave bimotor, com uma massa máxima certificada superior a 8,618 kg ou com uma versão máxima aprovada de passageiros superior a 19 lugares, sobre uma rota que contenha um ponto que diste de um aeródromo adequado e apropriado mais distante do que a distância voada, em condições normais de ar calmo, em 60 minutos à velocidade de cruzeiro com um motor inoperante.

121.07.02 Procedimentos e check list de verificação

(1) Cada operador aéreo deve providenciar um procedimento de verificação da cabine de pilotagem aprovado para cada tipo de aeronave utilizada.

(2) Os procedimentos de verificação aprovados devem garantir que todas as verificações e procedimentos recomendados pelos fabricantes de aeronave sejam executados conforme o caso, antes de um push back, arranque do motor, rolagem, descolagem, cruzeiro, descida, aproximação e aterragem. Tais verificações e procedimentos devem abordar conforme for o caso, as situações normais, anormais, de emergência e complementares de funcionamento de todos os sistemas da aeronave e componentes, incluindo quaisquer modificações exigidas pelo MEL.

(3) Procedimentos de verificação aprovados devem incluir um check list de verificação que está prontamente disponível para os pilotos e usada de acordo com os procedimentos estabelecidos pela empresa e aprovados pelo Director-Geral.

(4) O comandante deve ser responsável pela garantia de que todos os itens de lista são executados de acordo com os procedimentos estabelecidos nos manuais de operações do operador.

121.07.3 Intencionalmente deixado em branco

121.07.4 Competência do pessoal de operações

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que todo o pessoal, directa ou indirectamente envolvido nas operações em terra ou no ar, sejam treinados de acordo com um aprovado programa de formação do operador aprovado, demonstrar a sua competência nas suas funções específicas e consciência das suas responsabilidades, incluindo a relação desses direitos para a operação como um todo.

(1) O FOO não deve ser escalado em serviço, a menos que:

a) tenha concluído satisfatoriamente formação específica num curso sobre a supervisão do IACM que aborda todos os métodos de controlo e supervisão das operações de voo;

b) seja titular de uma licença válida pelo IACM;

c) tenha feito nos últimos 12 meses, pelo menos, um voo (sentido único) de qualificação na cabine de pilotagem de uma aeronave sobre qualquer área para a qual o indivíduo está autorizado a exercer a supervisão do voo. O voo deve incluir desembarques em tantos aeródromos quanto possível, e os FOO devem ser capazes de monitorar o sistema de voo de intercomunicação do pessoal navegante técnico e comunicações de rádio, e serem capazes de observar as acções do pessoal navegante técnico durante o voo;

d) Demonstrar ao operador o conhecimento sobre:

i) do conteúdo do manual de operações

ii) do equipamento de rádio nas aeronaves utilizadas;

iii) do equipamento de navegação nas aeronaves usadas.

e) Demonstrar o conhecimento dos seguintes elementos relativos às operações para as quais o funcionário é responsável e áreas em que essa pessoa está autorizada a exercer a supervisão de voo:

i) As condições meteorológicas sazonais e as fontes de informação meteorológica;

ii) Os efeitos das condições meteorológicas na recepção de rádio nas aeronaves utilizadas;

iii) As peculiaridades e limitações de cada sistema de navegação, que é usado pela operação;

iv) As instruções de aeronave quanto ao carregamento e centragem.

f) Demonstrar conhecimentos e habilidades relacionadas com o desempenho humano relevantes para as funções de despacho operacional;

g) Demonstrar capacidade de executar as obrigações especificadas no MOZCATs.

121.07.5 O uso de serviços de tráfego aéreo

O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que os serviços de tráfego aéreo sejam usadas para todos os voos, sempre que disponíveis.

121.07.6 Mínima altitude de voo e altura de cruzamento de cabeceira de pista

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer altitudes mínimas e os métodos para determinar tais altitudes mínimas de voo para todos os segmentos de rota a ser percorrida que proporcionam separação necessária do terreno, tendo em conta as limitações operacionais a que se refere a subparte 8 e as altitudes mínimas previstas na subparte 6 da Parte 91.

(2) O operador deve ter em conta os seguintes factores ao estabelecer as altitudes mínimas:

a) Precisão e fiabilidade com a qual a posição da aeronave pode ser determinada;

b) as imprecisões nas indicações dos altímetros utilizados;

c) as características do terreno ao longo das rotas ou das áreas onde as operações devem ser executadas;

d) a probabilidade de encontrar condições meteorológicas adversas;

e) eventuais imprecisões nas cartas aeronáuticas, e

f) restrições do espaço aéreo; e

(3) Em conformidade com as disposições do sub-regulamento (2), o operador deve ter em conta:

a) as correcções para variações de valores padrão de temperatura e pressão;

b) as exigências do controlo de tráfego; e

c) quaisquer contingências que possam ocorrer ao longo da rota planificada.

(4) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte estabelecerá altitude mínima de cruzeiro de cabeceira da pista que garanta que cada aeronave, ao efectuar aproximações de precisão, cruze tal ponto com uma margem de segurança, ao mesmo tempo que na configuração de aterragem a altitude publicada na carta seja cumprida.

121.07.7 Mínimos operacionais de aeródromo

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer mínimos operacionais em aeródromos, em conformidade com as disposições dos sub-regulamentos (2), (3), (4) (5) e (6) e juntamente com a aproximação por instrumentos e cartas de aterragem para cada aeródromo destinada a ser utilizado quer como destino ou como alternante.

(2) Ao estabelecer os mínimos operacionais de aeródromo, deve ser tomar total atenção:

a) ao tipo de performance, características e manejo da aeronave, e

b) a composição do pessoal navegante técnico, a sua competência e experiência.

(3) O operador deve estabelecer mínimos operacionais de aeródromo para cada aeródromo a ser utilizado, que não deverão ser inferiores aos valores prescritos no documento MOZ-CARS-91.

(4) para operação em aeródromos os mínimos estabelecidos pelo operador não deverão ser menores do que os mínimos para qualquer operação em aeródromos estabelecidos pela autoridade de um Estado em que o aeródromo em causa estiver localizado.

(5) Quando a autoridade referida no sub regulamento (3) aprovar os mínimos operacionais de aeródromo inferiores aos limites estabelecidos pelo operador, estes mínimos aplicam-se apenas na medida em que:

a) os limites inferiores estejam dentro ou acima dos limites de operação mínimo aprovados para o operador aéreo, ou

b) o operador aéreo esteja na posse de uma especificação de operações autorizando tais limites inferiores.

(6) Para aproximação por instrumentos e as operações de desembarque, o mínimos operacionais de aeródromo abaixo de 800m de visibilidade só são autorizados se informação de RVR for fornecida.

121.07.8 Fumar na aeronave

Nenhuma pessoa poderá fumar a bordo de uma aeronave registada em Moçambique.

121.07.9 Amaragem

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte com uma configuração aprovada de passageiros de mais de 30 assentos ou em voo prolongado sobre água, não deve operar a aeronave a menos que tal aeronave tenha sido certificada como tendo características adequadas para amaragem ou tenha sido aprovada como adequada para o efeito.

121.07.10 Política de combustível

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer uma política de combustível para efeitos de planeamento de voo e de re- planificação em voo para garantir que todos os voos transportem combustível suficiente para a operação planeada e combustível de reserva para cobrir desvios da operação projectada.

(2) O operador deve assegurar que a planificação de um voo se baseie apenas em:

a) procedimentos, tabelas ou gráficos contidos ou resultantes do Manual de Voo do Avião, Manual Operacional do avião ou manual de operações;

b) as condições operacionais em que o voo vai ser operado, incluindo:

i) dados realísticos de consumo de combustível da aeronave, e

ii) massas antecipadas;

iii) expectativas de condições meteorológicas, incluindo desvios ISA, e

iv) procedimentos de serviço de tráfego aéreo e restrições.

(3) O operador deve assegurar que o cálculo de combustível necessário para um determinado avião, inclua:

a) combustível de rolagem;

b) combustível de viagem;

c) combustível de reserva que inclui:

i) combustível de contingência, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 121;

ii) combustível alternativo, se um destino alternativo for necessário;

iii) combustível dpara mais duas horas com um consumo normal de cruzeiro em situações de destino remoto ou que não exista nenhum aeródromo alternativo adequado;

iv) combustível reserva final, e

v) Combustível adicional, se for exigido pelo tipo de operação, e

d) combustível extra, se exigido pelo Comandante.

(4) O operador deve assegurar que haja procedimentos de re-planificação em voo para calcular o combustível necessário quando um voo tem de proceder ao longo de uma rota ou para um destino diferente do previsto inicialmente incluam:

a) combustível de viagem para o restante do voo;

b) combustível de reserva que inclui:

i) combustível de contingência;

ii) combustível alternativo, se um destino alternativo for necessário, incluindo a escolha do aeródromo de partida como destino alternativo;

iii) combustível de reserva final, e

iv) Combustível adicional, se for exigido pelo tipo de operação, e

c) combustível extra, se for exigido pelo Comandante.

121.07.11 Fornecimento de combustível óleo e registos

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer um procedimento para assegurar que sejam realizada a gestão de combustível em voo.

(2) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve manter um registo de todos os abastecimentos de combustível e óleo, incluindo quantidades e tipos. Não obstante o disposto no sub-regulamento 91.03.5 (1), tais registos serão publicados em documentos aprovados do operador e serão considerados documentos de voo para a retenção de registo nos termos do sub-regulamento 121.07.36.

121.07.12 Procedimentos de aproximação por instrumentos e procedimentos de partida

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte pode implementar procedimentos de aproximação por instrumentos e de partida, para além dos procedimentos de aproximação por instrumentos e procedimentos de partida conforme previsto no sub-regulamento 91.07.15 (1), se necessário: Desde que a referida aproximação por instrumento e os procedimentos de partida tenham sido aprovados:

a) pela autoridade do Estado onde se localiza o aeródromo a ser utilizado, e

b) o Director-Geral tenha emitido uma especificação de operações que aprovam o uso de tais procedimentos.

121.07.13 Procedimentos de redução de ruído

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer procedimentos de redução do ruído.

(2) Os procedimentos de operação de um Avião para atenuação do ruído devem cumprir com as disposições do PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, Parte V, para a emissão de um certificado de ruído pela Autoridade. Ref Anexo 16 da OACI.

(3) Procedimentos de descolagem e de subida para a redução do ruído especificado pelo operador para qualquer avião, devem ser os mesmos para todos os aeródromos.

121.07.14 Transporte de bebés e crianças

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve assegurar que uma criança seja transportada somente quando devidamente protegida com um dispositivo de segurança para crianças ou nos braços ou no colo de um passageiro adulto ou num berço Desde que, em o caso de um berço, esteja:

a) fixo, de modo a evitar que se mova sob a aceleração máxima esperada em voo; e

b) equipado com um dispositivo de contenção de modo a assegurar que a criança não seja lançada para fora do berço devido às acelerações previstas durante o voo.

(2) O operador deve assegurar que sejam tomadas precauções para assegurar que, nos momentos em que se exige o aperto de cintos de segurança durante o voo, a criança transportada no berço não seja atirada para fora do berço devido às acelerações máximas que se esperam em voo.

(3) As crianças não devem estar sentadas em frente de saídas da aeronave.

(4) As Crianças não devem ser transportadas por trás de um bulkhead, a menos que um dispositivo de retenção para crianças seja usado durante as fases críticas do voo e durante a turbulência.

(5) O berço não deve ser usado durante fases críticas do voo.

(6) Um berço deve ser posicionado de tal forma que não impeça ou dificulte a circulação de passageiros adjacentes ou bloqueiem as saídas.

(7) Quando uma criança é levada nos braços ou no colo de um passageiro, o cinto de segurança, quando deva ser usado, deve ser apertado ao passageiro que transporta a criança, mas não em torno do bebé.

(8) Quando uma criança é levada nos braços ou no colo de um passageiro, o nome da criança deve incluído na lista de passageiros com o nome da pessoa que transporta a criança.

(9) Um bebé pode sentar num assento infantil de tipo carro, aprovado para uso num avião, desde que seja apertado ao assento do avião.

(10) Um assento infantil de tipo carro referido no sub--regulamento (9) não deve estar localizado na mesma linha ou uma linha frontal ou traseira de uma saída de emergência.

121.07.15 Transporte de pessoas com deficiência

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer procedimentos, incluindo a identificação, posições dos assentos e tratamento em caso de emergência, no transporte de passageiros com deficiência.

(2) O operador deve assegurar que:

a) o Comandante do avião seja notificado quando um passageiro portador de deficiência é transportado a bordo;

b) um passageiro portador de deficiência não pode estar sentado na mesma linha ou uma linha directamente frontal ou a trás de uma saída de emergência;

c) as informações individuais sobre os procedimentos de emergência dadas a um passageiro portador de deficiência e seu assistente sejam, adequados às necessidades dos tais passageiros; e

d) a pessoa que dá a informação deve perguntar, a forma mais adequada de dar assistência à pessoa com deficiência, de modo a evitar a dor ou lesão a essa pessoa.

(3) No caso do transporte de um paciente na maca do avião

a) a maca deve ser assegura no interior do avião, de modo a evitar que se mova sob a aceleração em voo ao pousar ou aterrar numa emergência, a uma amaragem;

b) o paciente deve ser asseguro por cintos aprovados para a estrutura da maca ou avião; e

c) um assistente são deve acompanhar cada paciente em maca.

(4) Uma pessoa com distúrbios mentais não deve ser transportada no avião, a menos que:

a) seja acompanhada por um assistente capacitado; e

b) um atestado médico tenha sido emitido por um médico certificando que a pessoa mentalmente perturbada pode ser transportada por via aérea, e confirmando que não há risco de violência por parte de tal pessoa.

(5) O operador só deve transportar um doente mental que, de acordo com o seu histórico médico, pode tornar-se violento, depois de uma permissão especial do Director-Geral ao referido operador.

(6) Um passageiro com um membro artificial ou engessado pode viajar desacompanhado desde que ele ou ela seja capaz de se assistir a si mesmo.

(7) O membro afectado ou meios de apoio a um passageiro a que se refere o sub regulamento (6) não devem obstruir um corredor ou uma saída de emergência ou equipamentos.

(8) Se um passageiro com um membro artificial ou imobilizado não poder assistir-se a si mesmo, então ele ou ela deve ser acompanhado por um assistente saudável.

121.07.16 Limitações quanto ao transporte de bebés, crianças e passageiros portadores de deficiência.

(1) O número máximo de passageiros portadores de deficiência, menores não acompanhados, ou a combinação desses passageiros e menores, que podem ser transportados pelo operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte, está limitado a um por unidade de capacidade para 20 passageiros ou parte dela até um máximo de 10 tais passageiros, ou inferior.

(2) Pelo menos um assistente capacitado será transportado para cada grupo de cinco passageiros com deficiência ou menores não acompanhados, ou parte deles ou combinação, e tais assistentes devem ser responsáveis pela segurança dos passageiros ou menores: Desde que os passageiros com deficiência possam assistir-se a si mesmos:

(3) Além do disposto no sub-regulamento (2), para cada passageiro com deficiência que não possa assistir-se a si mesmo, um assistente será afectado a fim de ajudar esse passageiro.

(4) O operador pode estabelecer procedimentos, para além dos procedimentos previstos nos sub-regulamentos (1), (2) e (3), para o transporte de bebés, crianças, e passageiros com deficiência: Desde que tais procedimentos:

a) não comprometam a segurança da aviação, e

b) aprovação prévia por escrito seja dada pelo Director-Geral.

121.07.17 Transporte de passageiros inadmissíveis, deportados ou pessoas sob custódia

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer procedimentos para o transporte de passageiros inadmissíveis, deportados ou pessoas sob custódia para garantir a segurança do avião e seus ocupantes.

(2) O Comandante do avião, será notificado pelo operador, antes da partida, sobre o transporte pretendido, e a razão para o transporte, de qualquer das pessoas referidas no sub regulamento (1).

(3) Para efeitos do presente regulamento, "passageiro inadmissível" é qualquer pessoa que não tem o direito de embarcar no avião e podem incluir pessoas que não possuem bilhete de passagem válido, passaporte ou visto.

121.07.18 Bagagem de mão

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer procedimentos adequados para garantir que só seja transportada bagagem de mão na cabine de passageiros, quando for adequada e poder ser seguramente arrumada.

(2) Os requisitos mínimos para os procedimentos previstos no sub-regulamento (1) são os prescritos no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

121.07.19 Protecção da cabine de passageiros e *gallys*

(1) Antes da descolagem e aterragem no interesse da segurança, o Comandante de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que:

a) todos os equipamentos, bagagens e artigos soltos na cabine do avião, incluindo itens de serviço aos passageiros e tripulantes, e pertenças do pessoais dos passageiros, sejam devidamente acondicionados e armazenados de forma a evitar a possibilidade de danos a pessoas ou ao avião causados por movimento de artigos, como resultado de turbulência em voo ou por acelerações ou manobras incomuns; e

b) todos os corredores, passagens e saídas de emergência sejam mantidos livres de obstruções.

(2) Todos os artigos sólidos devem ser colocados em áreas de arrumação aprovadas no avião, a todo o momento, sempre que as luzes de apertar cinto de segurança forem acesas ou quando assim for solicitado pelo Comandante do referido avião.

(3) Para efeitos do sub-regulamento (2), "área de armazenamento aprovada" é:

a) a área sob um assento de passageiro, ou

b) bagagem com fecho, na porte de cima ou outros, utilizados em conformidade com a limitação de massa sinaliza na bagagem.

(4) Nenhuma descolagem ou aterragem deve ser iniciada pelo Comandante da aeronave, a menos que ele ou ela tenha sido informado das condições de segurança da cabine.

121.07.20 Serviços aos passageiros

(1) Excepto quando estiverem em uso, todos os itens previstos para os serviços de passageiros, incluindo embalagens de alimentos, garrafas térmicas e bandejas de serviço, devem ser transportados nos seus respectivos compartimentos e protegidos contra o movimento susceptível de causar ferimentos a pessoas ou danos no avião.

(2) Todos os elementos referidos no sub-regulamento (1) deverão ser arrumados durante a descolagem e aterragem ou durante situações de emergência, conforme indicado pelo Comandante do avião.

(3) Qualquer item que não pode ser arrumado nesses compartimentos, conforme previsto no sub-regulamento (1), não serão permitidos na cabine do avião.

(4) assegurar que a cabine esteja arrumada pelos membros do pessoal de cabine antes do início da aproximação para aterragem do avião.

(5) Se os serviços aos passageiros forem prestados enquanto o avião estiver em terra, nenhum equipamento de serviço aos passageiros deve obstruir os corredores ou saídas do avião.

121.07.21 Incidentes e defeitos

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer procedimentos adequados de inspecção e de comunicação para garantir que equipamento defeituoso seja comunicado ao Comandante do avião antes da descolagem.

(2) Os procedimentos referidos no sub-regulamento (1) devem ser extensivos para incluir a notificação à direcção de segurança do operador e da Autoridade sobre todos os incidentes ou excessos dos limites que podem ocorrer enquanto a tripulação estiver a bordo do avião e do equipamento defeituoso encontrado a bordo.

(3) Após a recepção dos relatórios referidos no sub regulamento (2), a direcção de segurança do operador elabora um relatório e submete-o mensalmente ao Director-Geral.

121.07.22 Assentos para inspectores de segurança de cabine

Um operador aéreo deve providenciar um assento de passageiro confirmado no compartimento de passageiros para o inspector de segurança de cabine que está a realizar uma inspecção em voo.

121.07.23 Simulação de Situações de Emergência

Nenhuma situação anormal de emergência deve ser simulada com passageiros ou carga a bordo.

121.07.24 Operação em condições de gelo

(1) Nenhuma pessoa pode tentar uma descolagem, continuar a operar uma aeronave em rota, ou aterrar em condições de gelo que, na opinião do Comandante, pode afectar adversamente a segurança do voo.

(2) Nenhum operador expedirá e nenhuma pessoa deve operar um avião em áreas onde é relatada a existência de condições de gelo ou que haja probabilidade de serem encontradas, a menos que tal avião esteja equipado com dispositivos adequados de degelo e / ou dispositivos anti-gelo certificados para voar nessas condições.

(3) Nenhum Oficial de Operações de Voo (FOO) pode emitir uma LIBERTAÇÃO de voo e nenhum Comandante deve tentar uma descolagem quando nevoeiro, gelo ou neve esteja acumulada nas asas, superfícies de controlo, hélices, entradas do motor, ou outras superfícies críticas do avião, excepto em conformidade com procedimentos aprovados desse operador aéreo sobre contaminação crítica das superfícies.

(4) Descolagem com gelo na superfície inferior da asa do avião pode ser autorizada pelo Director-Geral, quando as referidas descolagens tenham sido aprovadas pelo fabricante no AFM.

(5) Um operador aéreo não é obrigado a ter um programa tal como exigido no parágrafo (b) desta secção, se incluir no seu manual de operações uma declaração de que o operador aéreo não despachará o seu avião para qualquer região ou país onde se pode esperar que a contaminação da superfície possa a qualquer momento formar-se no avião, durante o estacionamento ou durante operação em terra.

121.07.25 Comunicação de condições perigosas de voo

O Comandante de uma aeronave, que encontra condições de voo consideradas perigosas para a sua aeronave ou outros, devem comunicar tais condições, a qualquer estação aeronáutica apropriada o mais rapidamente possível, dando detalhes que possam ser relevantes para a segurança de outros aviões.

121.07.26 Rotas em espaço aéreo não controlado

Nenhuma pessoa deverá, em espaço aéreo não controlado, realizar um voo em IFR fora de uma rota aérea a menos que o operador aéreo estabeleça a rota de acordo com a Denominação do Espaço Aéreo de Moçambique.

121.07.27 Controlo de massa e centragem

(1) Ninguém deverá operar um avião a menos que, durante todas as fases do voo, as restrições de carga, massa e centragem do avião, estejam em conformidade com as limitações especificadas no manual de voo do avião.

(2) O operador aéreo deve ter um sistema de massa e centragem que satisfaça o MOZ-CATS-OPS 91.

(3) O operador aéreo deve especificar no seu manual de operações do sistema de massa e centragem e as instruções aos funcionários sobre a preparação e precisão de massa e centragem e formulários de carga e folha de centragem, de acordo com 121.04.9.

121.07.28 Informações sobre procedimentos aos Passageiros

(1) O Comandante deve assegurar que os passageiros recebem uma comunicação sobre procedimentos de segurança de acordo com a MOZ-CARS-91.

(2) Se a informação de segurança previstas no sub-regulamento (1) for insuficiente para um passageiro por causa das limitações físicas, sensoriais ou compreensão desse passageiro, ou porque o passageiro é responsável por outra pessoa a bordo do avião, o Comandante deve assegurar que o passageiro recebe uma informação de segurança individual que seja adequada às necessidades do passageiro.

(3) O Comandante deve assegurar que, em caso de uma emergência e onde o tempo e as circunstâncias o permitirem, todos os passageiros recebem uma comunicação de emergência de acordo com a MOZ-CARS-91.

(4) O Comandante deve assegurar que cada passageiro sentado ao lado de uma saída de emergência esteja ciente sobre como operar essa saída. Um Comandante deve assegurar que nenhum passageiro sente numa linha de saída de emergência se achar que provável que o passageiro seja incapaz de compreender e executar as funções necessárias para abrir uma saída e para sair rapidamente.

(5) Um Comandante deve garantir que uma pessoa não deve sentar-se num assento de saída de passageiros se essa pessoa:

a) não tiver mobilidade suficiente, força ou destreza em ambos os braços e mãos, e ambas as pernas e não seja capaz de:
- i) movimentar-se para cima, para o lado e para baixo para o local de saída de emergência e usar os mecanismos de operação da saída;
- ii) pegar e empurrar, puxar, girar, ou manipular esses mecanismos;
- iii) empurrar, puxar, ou de outra forma abrir as saídas de emergência;
- iv) levantar, manter, colocar nos próximos assentos, ou manobrar sobre os encostos de assentos para a próxima linha de objectos do tamanho e peso de uma porta de saída da janela sobre asa;
- v) remover obstruções de tamanho e peso similares às portas sobre as asas de saída;
- vi) alcançar a saída de emergência de forma expedita;
- vii) manter o equilíbrio enquanto remove obstáculos;
- viii) sair rapidamente;
- ix) estabilizar uma manga de saída após a activação, ou
- x) ajudar outras pessoas a sair através de uma manga de escape; saída.

b) Tenha menos de 15 anos de idade ou não tenha capacidade para realizar uma ou mais das funções aplicáveis listadas neste regulamento sem assistência;

c) não tenha a capacidade de ler e compreender instruções exigidas por este regulamento e relacionadas com a evacuação de emergência apresentada pelo titular do certificado de operador aéreo em forma impressa ou gráfico ou a capacidade de compreender comandos orais da tripulação;

d) falta de capacidade visual suficiente para executar uma ou mais das funções especificadas nos parágrafos (a) a (c) sem o auxílio de recursos visuais além de lentes de contacto ou óculos;

e) falta de capacidade auditiva suficiente para ouvir e compreender instruções dadas por membros da tripulação de cabina, sem assistência para além de um aparelho auditivo;

f) não tenha capacidade para transmitir informações de forma adequada por via oral para os demais passageiros, ou

g) tenha conhecimento ou responsabilidades, sobre como cuidar de crianças pequenas, que podem impedir a pessoa de realizar uma ou mais das funções listadas acima ou uma condição que pode causar dano à pessoa que realiza uma ou mais funções acima listadas.

(6) As informações para pessoa autorizada a ocupar um assento de saída deve ser feita por um membro da tripulação de cabine.

(7) Quando um tripulante determina que um passageiro a quem tenha sido atribuído um assento de saída pode ser incapaz de exercer as funções de uma saída de emergência, ou se um passageiro pede um assento que não o de saída, o membro da tripulação de cabina deve mudar rapidamente o passageiro para um assento que não seja de saída.

(8) Em caso de se esgotar os assentos nos lugares fora das saídas, e se necessário, para acomodar um passageiros transferido de um assento de saída, o tripulante deve movimentar um passageiro que está disposto e seja capaz de assumir as funções de evacuação, para um assento situado na fila de saída de emergência.

(9) Um titular do certificado de operador aéreo deve assegurar que um agente de venda de bilhetes deva, antes do embarque, atribuir lugares de acordo com os critérios de selecção dos passageiros e das funções da saída de emergência, na medida do possível.

(10) Um titular do certificado de operador aéreo deve assegurar que um agente de venda de bilhetes disponibilize para análise pelo público em todos os portões de carga e balcões de passageiros em cada aeródromo onde são realizadas operações de passageiros, os procedimentos escritos em relação aos assentos da fila da saída de emergência.

(11) Um membro da tripulação de cabina deve incluir nos seus discursos que um passageiro se identifique para permitir uma redistribuição de assentos se esse passageiro:

a) cumpre os critérios de selecção

b) tem uma condição não - discernível que o impede de exercer as funções de evacuação;

c) pode sofrer danos corporais como resultado da realização de uma ou mais dessas funções, ou

d) não deseja executar funções de saída de emergência.

(12) Um membro da tripulação de cabine deve incluir nos seus discursos aos passageiros uma referência para aos folhetos e as funções a serem executadas em caso de emergência.

(13) Um passageiro deve obedecer às instruções dadas por um membro da tripulação ou outro empregado autorizado do titular do certificado de operador aéreo sobre implementação de restrições de estar na fila da saída de emergência.

(14) Um Comandante não deve permitir a rolagem ou *pushback* de um avião a menos que um membro da tripulação, tenha verificado que todas as linhas de saída e os caminhos de escape estejam desobstruídas e que nenhum assento de saída de emergência esteja ocupado por uma pessoa ou membro da tripulação que seja incapaz de exercer as funções de evacuação.

(15) Para cumprir o disposto neste regulamento um titular do certificado de operador aéreo deve:

a) estabelecer procedimentos que satisfaçam os requisitos deste regulamento, e

b) apresentar os seus procedimentos de análise e aprovação preliminar à Autoridade.

(16) Os procedimentos exigidos pelo presente regulamento não entrarão em vigor até a aprovação final pela Autoridade, e essa aprovação deve basear-se somente nos aspectos de segurança dos procedimentos do titular do certificado de operador aéreo.

121.07.29 Folheto das características de Segurança

Um operador aéreo deve colocar de cada passageiro, um folheto contendo características de segurança, na forma pictográfica, e o texto deve ser em Inglês e Português.

Divisão II - Regras de Despacho e Libertação da Aeronave

121.07.30 Aplicabilidade

Esta Divisão estatui regras sobre o despacho e libertação da aeronave para voo para todas as operadoras aéreas que operam nos termos da presente Parte, salvo disposição em contrário.

121.07.31 Sistema de despacho de Co- Autoridade

Excepto se de outra forma tiver sido autorizado pela Autoridade, cada operador aéreo que opera nos termos do presente Regulamento, deverá libertar a referida aeronave sob um sistema de despacho de co-Autoridade à luz do disposto no sub-regulamento 121.07.33 (c).

121.07.32 Serviços Contratados para um Sistema de Controlo Operacional

(1) O operador aéreo pode utilizar os serviços de controlo operacional de um agente seja ele nacional ou estrangeiro, desde que:

a) a agência e o operador sejam capazes de solidariamente desenvolver um sistema de despacho equivalente à co- autoridade conforme exigido pelo sub-regulamento 121.07.31, ou

b) a Autoridade aprove um sistema de auto- expedição de Piloto, tal como definido neste Regulamento, "Sistema de auto despacho de Piloto", na medida autorizada pelo sub-regulamento 121.07.33 (7), excepto para quaisquer considerações adicionais, conforme determinado pela autoridade, e

c) o sistema de controlo operacional contratado deve ser descrito no manual de operações do operador e aprovado pela Autoridade.

121.07.33 Sistema de Controlo Operacional

(1) Cada operador aéreo deve estabelecer um Sistema de Controlo Operacional (OCS), para fins de expedição e monitoramento do progresso de cada voo, conforme exigido por este Regulamento. A OCS, incluindo os títulos e funções das pessoas autorizadas a exercer controlo operacional sobre um voo, serão publicados no manual de operações.

(2) O operador aéreo deve produzir e publicar os seus procedimentos do tipo, ou tipos de OCS que pretende usar para a finalidade de libertação da aeronave para voos. Tais sistemas devem ser capazes de indicar o tipo de serviço (s) descrito pelas definições deste Regulamento, "despacho de co-autoridade", ou "auto- expedição de piloto".

(3) No sistema de despacho de co-autoridade, o Director de Operações delega autoridade e responsabilidade pelo controlo operacional de cada voo, conjuntamente, para o Comandante e o oficial de operações de voo, sistema em que:

a) O Oficial de operações de voo é responsável pela elaboração do plano operacional de voo (OFP), conforme o disposto no regulamento, 121.07.35 com a excepção de:

i) Os voos operados de acordo com VFR, apenas os itens do plano de voo operacional e identificados com asterisco precisam de ser registados, e

ii) voos operados em conformidade com o ETOPS devem incluir os requisitos estabelecidos nas especificações operativas autorizando ETOPS;

b) Comunicação aos tripulantes do voo e assinatura da LIBERTAÇÃO do voo;

c) monitorar o progresso de cada voo;

d) emissão de informações necessárias para a segurança do voo;

e) auxiliar o Comandante na tomada de decisões no que diz respeito à continuação de desvio, ou rejeição de um voo, e

f) seguem os procedimentos previstos no Regulamento 121.07.43 no caso de uma emergência.

(4) o Comandante é responsável por:

a) rever todos os documentos de expedição em matéria de voo propostos e assinatura para sua aceitação da libertação da aeronave para voo;

b) providenciar ao FOO informações de voo relacionadas com o progresso e condição de chegada do voo, se necessário;

c) devolver à empresa, todos os documentos de voo necessários, nos termos do sub-regulamento 121.07.36 (2), a serem arquivados pela empresa;

d) conduzir o voo, de acordo com todas as regras publicadas e regulamentos relativos ao referido voo, e

e) seguir os procedimentos previstos no Regulamento 121.07.43 no caso de uma emergência.

(5) O Director de Operações é responsável por assegurar que os documentos de voo exigidos pelo Regulamento 121.07.36, sejam mantidos por um período nele especificado.

(6) O operador aéreo é responsável por assegurar que tais equipamentos de comunicações e instalações, conforme for apropriado para a observação de voo ou sistema de seguimento de voo necessários, estejam no lugar e operacionais durante o período de tempo em que de qualquer voo da empresa esteja em curso.

(7) Num sistema de piloto de auto-despacho o Director de operações delega a autoridade e as responsabilidades estabelecidas no sub-regulamento 121.07.33 (3) para o Comandante. No entanto, no caso de uma emergência, o Director de operações ou seu representante, será responsável pelas acções adequadas estabelecidas no Regulamento 121.07.43.

(8) Se uma libertação da aeronave para o voo tiver sido emitida e não seja retirada antes da descolagem, o Comandante tem a autoridade final quanto ao início, continuação, desvio, ou rejeição daquele voo.

(9) Cada tripulante, passageiro ou outra pessoa a bordo de um avião durante o voo, está sujeita à autoridade do Comandante desse avião.

(10) O Comandante de um avião durante o voo é responsável pela segurança de todos os passageiros, tripulantes ou outras pessoas a bordo desse avião.

(11) Nenhum piloto deverá operar um avião de uma forma descuidada ou imprudente, que possa pôr em perigo de pessoas e bens.

(12) Sem prejuízo do disposto no sub regulamento 121.07.33 (7), nenhum operador aéreo poderá libertar um voo a menos que uma libertação de voo tenha sido elaborada e assinada por um oficial de observação de voo, salvo se o avião for:

a) operado numa configuração cargueiro, e

b) autorizada para o efeito nas especificações de operações do operador.

(13) Quando um avião é de um tipo exigido para ser lançado por um oficial de operações de voo, a libertação da aeronave para voo deve ser feita por um meio aceitável para a Autoridade, conforme apropriado para o tipo de operação.

(14) Sempre que uma LIBERTAÇÃO de voo tiver sido emitida em relação a um voo, ela permanecerá em vigor para a duração do voo, do ponto de origem, ao ponto de chegada, incluindo paragens em rota, excepto se:

a) o avião estiver atrasado ou, de outra forma, retido no ponto de origem, ou qualquer paragem num ponto de rota por um período superior a 4 horas;

b) mudança de qualquer membro da tripulação;

c) qualquer membro da tripulação tenha excedido o seu período de trabalho, necessitando de uma extensão do referido tempo em caso de:

d) o avião ter sido envolvido num incidente ou ocorrência que pode ter alterado o status da versão de manutenção;

e) devido a necessidades operacionais, o avião tiver sido forçado a desviar-se para um aeroporto alternativo ou outros, não incluídos no itinerário previsto, ou

f) na opinião do Comandante, houver mudança significativa no tempo meteorológica, ou outras condições sobre as quais a LIBERTAÇÃO de voo foi emitida, tornando-a inválida.

121.07.34 Resolução de Conflitos

(1) Quando uma divergência ocorre entre o Comandante e o oficial de observação do voo, com relação ao plano operacional de voo, tal conflito deve ser resolvido:

a) seguindo qualquer acção que proporcionaria maior margem de segurança; e

b) apresentar um relatório com detalhes sobre a área de conflito e as medidas tomadas, ao Director de operações para a sua avaliação e seguimento.

(2) O operador aéreo deve descrever no seu manual de operações, todos os detalhes da sua política de resolução de conflito.

121.07.35 Plano de Voo Operacional e Libertação para voo

(1) Cada operador aéreo a quem se exige o despacho dos seus voos ao abrigo de um sistema de despacho de co-Autoridade ou piloto de auto despacho deverá elaborar um Plano de Voo Operacional (OFP).

(2) O plano de voo operacional e a sua utilização devem estar contidos no manual de operações.

(3) Todos os registos no plano de voo operacional devem ser actuais e de natureza permanente.

(4) Os itens a serem incluídos no plano de voo operacional devem observar o disposto no 121.04.5.

(5) O plano de voo operacional deve ser mantido pelo operador por um período de pelo menos 90 dias.

(6) A OFP pode ser em qualquer formato aprovado pelo Director-geral e descrito no manual de Operações do operador.

121.07.36 Arquivo de documentos e relatórios de operações de voo

(1) Excepto quando autorizado pelo Director-Geral, cada operador aéreo irá manter qualquer registo, relatório ou outro documento oficial exigido ao abrigo da presente subparte, por um período não inferior a 1 ano ou 15 dias após a conclusão de uma auditoria realizada pelo IACM.

(2) Toda a documentação de voo exigida por esta sub-parte, a ser preparada em relação a um voo e que for transportada a bordo deverá ser devolvida para a sede da empresa, em conformidade com o n.º 121.07.33 (4) (c). Essa documentação deve incluir mapas meteorológicos e de informação impressa, NOTAMs, folhas carga de combustível e manifestos, e toda a documentação que foi usada para registar progresso de voo, desvio irregular ou de emergência.

121.07.37 Lista de Equipamento Mínimo

(1) Não obstante os sub-regulamentos (3) e (4), nenhuma pessoa deve realizar uma descolagem de um avião que tem equipamento inoperativo ou que tenha sido removido se, na opinião do Comandante, a segurança da aviação for afectada.

(2) Não obstante os sub-regulamentos (3) e (4), uma pessoa pode realizar a descolagem com equipamento inoperacional ou cujo equipamento tenha sido retirado, se o avião for operado de acordo com uma autorização de voo que tenha sido emitida especificamente para esse fim.

(3) Sujeito ao parágrafo (c), se uma lista de equipamento mínimo tiver sido aprovada em relação a um avião, nenhuma pessoa deve realizar uma descolagem com equipamento inoperativo ou que tenha sido removido a menos que:

a) o avião seja operado de acordo com quaisquer condições ou restrições especificadas na lista de equipamento mínimo; e

b) uma cópia da lista de equipamento mínimo esteja a bordo, excepto,

c) quando as condições ou limitações especificadas numa lista de equipamento mínimo esteja em conflito com as exigências de uma directiva de aeronavegabilidade, caso em que a directiva de aeronavegabilidade prevalece.

(4) Quando uma lista de equipamento mínimo não tiver sido aprovada em relação ao operador de um avião, nenhuma pessoa deve realizar uma descolagem com equipamento inoperativo ou que tenha sido removido, se esse equipamento for exigido por:

a) normas de aeronavegabilidade que se aplicam aos voos VFR ou IFR, conforme o caso;

b) qualquer lista de equipamento publicada pelo fabricante do avião em relação ao seu equipamento que seja necessário para o voo planeado;

c) um certificado de operador aéreo;

d) uma directiva de aeronavegabilidade, ou

e) este Regulamento.

(9) Quando uma lista de equipamento mínimo não tiver sido aprovada em relação ao operador de um avião e este dispor de equipamentos, além do equipamento exigido pelo sub regulamento (4), que não esteja operacional ou que tenha sido removido, nenhuma pessoa deve realizar a descolagem, a menos que:

a) o equipamento inoperativo não tenha sido retirado do avião, foi isolado ou protegido de modo a não constituir perigo para qualquer outro sistema ou pessoas bens abordo da aeronave;

b) folhetos apropriados serão instalados conforme exigido pela MEL, e

c) registos das acções referidas nas alíneas (a) e (b) sejam feitas no diário de viagem, conforme for aplicável.

121.07.38 Oficiais de Operações de Voo Necessários (FOO)

(1) Cada operador a quem se exige Oficiais de Operações de Voo, conforme especificado no sub-regulamento 121.07.33 (3), deve estabelecer o tempo de trabalho diário para cada despachante de Operações de modo a que ele ou ela inicie o seu período de trabalho familiarizando-se com as condições e antecipar a fim de obter informação meteorológica ao longo da rota antes do despacho da aeronave

(2) O Oficial de Operações de Voo deve permanecer em serviço até que cada avião despachado por ele ou ela tenha completado o seu voo, tenha voado para além da sua jurisdição, ou até que ele ou ela seja substituído por outro despachante de Operações de Voo qualificado.

121.07.39 Familiaridade com condições de tempo e dados técnicos

(1) Nenhum Oficial de Operações de voo pode fazer o despacho de um avião a menos que esteja familiarizado com:

a) as condições de tempo reportadas com base na previsão meteorológica em rota e em todos os destino planificados e aeródromos alternantes;

b) os requisitos de navegação para as rotas planificadas e aeródromos, e

c) quaisquer outros dados técnicos relevantes para o voo incluindo NOTAM´s.

(2) Nenhum Comandante pode iniciar um voo a menos que ele esteja completamente informado e familiarizado com as informações constantes do sub-regulamento (1), e com a certeza de que o voo pode ser operado com segurança.

121.07.40 Despacho, observação e acompanhamento do Voo

(1) Todo o operador aéreo a quem se exige que liberte os seus voos através de um sistema de despacho de co-autoridade, deve prover para esses voos, os serviços de observação de voo, tal como definido nas Definições deste Regulamento, e conforme descrito no Manual de Operações, excepto quando de outro modo tiver sido aprovado, cada sistema de observação de voo deve ser capaz de comunicar-se com um voo, em qualquer ponto ao longo da rota proposta.

(2) Todo operador aéreo autorizado a libertar os seus voos num sistema de despacho auto-piloto, deve prover aos referidos voos, o tipo de serviços de acompanhamento de voo definido nas Definições deste Regulamento, ou aprovados pela Autoridade.

(3) O despachante de Operações de Voo (FOO), deve fornecer ao Comandante todos os relatórios actuais disponíveis ou informações sobre as condições do aeroporto e as irregularidades de facilidades de navegação que possam afectar a segurança do voo.

(4) Antes de iniciar um voo, o oficial de operações de voo (FOO), deve fornecer ao Comandante todas as informações meteorológicas disponíveis e as previsões de fenómenos climáticos que podem afectar a segurança do voo, incluindo fenómenos meteorológicos adversos, tais como turbulência com o céu claro, trovoadas e vento lateral a baixa altitude, para cada rota a ser voada e cada aeroporto a ser usado.

(5) Durante o voo, o FOO deve fornecer ao Comandante todas as informações adicionais disponíveis das condições meteorológicas, incluindo fenómenos meteorológicos adversos, tais como turbulência com o céu claro, trovoadas e vento lateral a baixa altitude, e as irregularidades de facilidades e serviços que possam afectar a segurança do voo.

121.07.41 Estado de manutenção da aeronave

(1) Nenhuma pessoa pode despachar ou libertar um avião a menos que seja aeronavegável e todos os defeitos identificados tiverem sido corrigidos e devidamente certificado por um engenheiro de manutenção, excepto quando o o despacho da aeronave esteja em conformidade com uma MEL emitida e aprovada nos termos do Regulamento 121,07. 37.

(2) Num sistema de despacho de co-autoridade a comunicação de pré-voo aos passageiros emitida pelo FOO deve incluir uma revisão completa do estado de manutenção do avião.

121.07.42 Operações de longo curso em aeronaves bimotores

(1) Sujeito ao sub regulamentação (2), nenhum operador aéreo deverá operar um avião bimotor numa rota em que em relação a um aeródromo adequado esteja a uma distância de superior à distância voada a velocidade de cruzeiro em uma hora com um motor inoperativo.

(2) O operador aéreo pode operar um avião numa rota a que se refere o sub-regulamento (1) se:

a) o avião é de turbina;

b) o operador aéreo está autorizado a fazê-lo no seu certificado de operador aéreo; e

c) o operador aéreo está em conformidade com o Documento de MOZ-CATS-OPS 121.

121.07.43 Declaração e Acção em caso de Emergência

(1) Numa situação de emergência que requeira decisão e acção imediatas, o Comandante deve tomar as medidas que considere necessárias para a segurança do avião e dos passageiros. Nesse caso ele pode desviar-se dos procedimentos operacionais e métodos prescritos, mínimos de tempo, e os MOZCAR, na medida do necessário para evitar um perigo iminente ou, no interesse da segurança.

(2) Quando o Oficial de Operações de voo ou Director de Operações tomar conhecimento de qualquer situação de emergência que possam representar perigo para um voo, deve aconselhar o Comandante sobre a emergência, pelo meio mais rápido disponível. Adicionalmente, deve:

a) permanecer disponíveis para o Comandante desse voo numa base contínua até:

i) passar a ameaça de emergência;

ii) terem verificado a decisão do Comandante, reconhecido essa decisão, e determinado que a sua assistência não é mais necessária; ou

iii) ter entregue o voo para outra pessoa competente, que esteja numa posição igual para prestar assistência.

b) Transmitir mensagens necessárias por intermédio de terceiros, conforme se mostrar necessário para se comunicar com o voo; e

c) declarar uma emergência e seguir os procedimentos de avião desaparecido, conforme for apropriado.

(3) Se um Comandante de voo, Director de Operações de voo ou despachante de Operações tiver declarado a emergência, deve apresentar relatório no prazo de 10 dias após a data da emergência o Piloto Comandante deve apresentar à autoridade um relatório nop prazo de 10 dias após a chegada à sede.

121.07.44 Emissão e elaboração de relatórios oficiais de mínimos de tempo meteorológicos

(1) Para efeitos da determinação do tecto mínimo e valores de visibilidade para a descolagem e a aterragem, será usado o mais recente relatório oficial de tempo publicado para esse aeroporto. No entanto, quando a visibilidade no referido relatório, ou quando a torre de controlo reporta a visibilidade em termos de "visibilidade da pista", ou "alcance visual da pista" (RVR) para uma pista específica nesse aeroporto, esse valor especificado deve ser considerado visibilidade oficial apenas para a pista especificada. Todas as outras pistas serão consideradas como sendo a visibilidade reportada publicada para esse aeroporto.

(2) Os mínimos de tempo metereológico oficial, devem ser usados para significar as condições do tempo, emitido pela agência oficial de tempo para esse aeroporto, e reportado por uma agência autorizada, ou, uma fonte de observação do tempo aprovado pelo Director-Geral, identificado e descrito no Manual de operações do operador aéreo.

121.07.45 Descolagem em IMC abaixo dos mínimos limites para aterragem

(1) Sujeito ao sub regulamento (2), nenhuma pessoa deve realizar uma descolagem em IMC, se as condições climáticas forem iguais ou abaixo dos níveis mínimos de descolagem, mas abaixo dos níveis mínimos de aterragem, publicados para a pista a ser utilizada a menos que:

a) a descolagem tenha sido autorizada nas Especificações de Operações;
b) o piloto esteja em conformidade com o licenciamento IFR e exigências de formação; e
c) os requisitos de descolagem alternativos previstos no 121.07.49 tenham sido cumpridos.

(2) Uma pessoa pode realizar a descolagem de um avião em IMC, se as condições climáticas forem iguais ou superiores aos mínimos de descolagem, mas abaixo dos níveis mínimos de aterragem, para a pista a ser usada, se as condições meteorológicas forem iguais ou superiores os mínimos de aterragem para a outra pista adequada no aeródromo alternativo, tendo em conta as limitações operacionais de desempenho do avião.

(3) Uma pessoa pode realizar a descolagem de um avião em IMC onde as condições climáticas estejam abaixo dos níveis mínimos de descolagem especificado no procedimento de aproximação por instrumentos, se a pessoa:

a) esteja autorizado a fazê-lo nas especificações operativas; e
b) esteja em conformidade com o licenciamento IFR e exigências de formação.

(4) Para efeitos da presente secção, os mínimos de aterragem são a altura de decisão ou a altitude mínima de descida e a visibilidade publicada para uma aproximação.

121.07.46 Inexistência de um Aeródromo Alternativo - Voo IFR

(1) Uma pessoa pode realizar um voo IFR, se um aeródromo alternativo não tiver sido designado no plano de voo IFR ou no itinerário de voo IFR, se a pessoa, cumulativamente:

a) estiver autorizada a fazê-lo num certificado de operador aéreo;
b) estiver em conformidade com os requisitos de licenciamento IFR;
c) estiver autorizada pelo gestor de operações de acordo com o manual de operações, e
d) o tempo no aeródromo em causa for igual ou superior aos mínimos especificados no sub-regulamento 121.07.50 (2) ou 121.07.51 (2), conforme for aplicável.

121.07.47 Condições atmosféricas mínimas para Descolagem e aterragem em VFR

(1) Nenhum piloto pode descolar ou aterrar em VFR quando o tecto reportado ou visibilidade estabelecida em conformidade com o sub regulamento 121.07.44, for as condições meteorológicas mínimas prescritas na divisão de dois MOZCARs Parte 91,06.

(2) O tempo meteorológico ao longo da rota a ser voada e no aeroporto de destino indique que o voo pode ser realizado em VFR conforme prescrito na divisão dois MOZCARs Parte 91,06.

121.07.48 Condições atmosféricas mínimas de descolagem e aterragem para IFR

(1) Nenhum piloto pode tentar uma descolagem em IFR, quando as condições climáticas, estabelecidas em conformidade com o sub-regulamentam 121.07.44, salvo se expressamente autorizada nas especificações de operações do operador aéreo ou forem inferiores às especificadas para tal operação na parte 91, estes regulamentos.

(2) Nenhuma pessoa poderá continuar uma aproximação por instrumentos de precisão após o início do segmento de aproximação final, tal como definido no sub regulamento (4), ou abaixo de 300 m (1000 pés) no caso de uma aproximação não de precisão, a menos que a visibilidade seja reportada em ou acima dos mínimos de visibilidade prescritos para esse procedimento.

(3) Se, depois de entrar no segmento de aproximação final um procedimento de aproximação por instrumentos, tal como definido no sub regulamento (4) o piloto receber informação metereológica indicando o tempo abaixo das condições mínimas, o piloto pode continuar a aproximação do DH ou MDA. Ao chegar ao DH ou no MDA, e em qualquer momento antes do ponto de aproximação falhado, o piloto pode continuar a aproximação abaixo do DH ou MDA e aterrar se cumulativamente:

a) o avião estiver numa posição para completar o procedimento de aproximação publicado mantendo uma razão de descida normal que permita aterragem e desde que não seja exigido mais manobras do que as necessárias para manter uma aproximação em linha recta estabilizada para a pista;
b) a visibilidade do voo não for inferior à prescrita no procedimento padrão de aproximação por instrumentos a ser utilizado;
c) excepto para a Categoria II ou III em que as exigências de qualquer referência visual são especificadas por autorização da Autoridade, como por exemplo:
i) o sistema de luzes de aproximação, excepto se o piloto não puder descer abaixo de 100 pés acima da elevação da zona de aterragem usando as luzes como uma aproximação de referência, a menos que as barras vermelhas de terminação ou a barra vermelha de lado também sejam claramente visíveis e identificáveis;
ii) cabeceira da pista;
iii) marcas da cabeceira da pista;
iv) as luzes da cabeceira da pista;
v) luz de identificação do fim da pista;
vi) indicador visual de ladeira de aproximação;
vii) Marcas de zona de toque no solo (TDZ), ou marcas TDZ ou;
viii) as luzes da zona de toque (TDZ);
ix) pista ou marcas da pista, e
x) luzes da pista.

(4) Para efeitos dos sub-regulamentos (2) e (3), o segmento final de aproximação começa no fixo de aproximação final ou facilidade prescrita no procedimento de aproximação por instrumentos. Quando um fixo de aproximação final não for prescrito para um procedimento que inclui uma volta de procedimento, o segmento de aproximação final começa no ponto onde se completa a volta de procedimento e o avião alcança a direcção do curso de aproximação final dentro da distância prevista no procedimento.

(5) Salvo se for autorizado nas especificações de operações do operador aéreo, cada piloto que fazer uma descolagem IFR, aproximação, ou aterragem num aeroporto estrangeiro deve cumprir com os procedimentos aplicáveis de aproximação por instrumento e os mínimos de condições atmosféricas prescrito pela autoridade com jurisdição nesse aeroporto.

121.07.49 Requisitos de descolagem num aeroporto alternante

(1) Nenhum piloto deve realizar uma descolagem em condições meteorológicas (IMC), ou sob as Regras de Voo por Instrumentos, se as condições meteorológicas, conforme estabelecido nos

termos do Regulamento 121.07.44, estiverem dentro ou acima dos mínimos de descolagem, mas abaixo dos limites da aterragem publicados para nessa pista, excepções:

a) Uma pessoa pode realizar uma descolagem num aeroporto onde o tempo esteja abaixo dos mínimos previstos nas especificações das operações previstas do operador aéreo, desde que o avião tenha dois ou mais motores e um aeroporto alternativo adequado localizado dentro das distâncias listado no plano de voo operacional:

i) aviões bimotores, quando a uma distância equivalente a um tempo de voo de uma hora, a uma velocidade de cruzeiro monomotor;

ii) Aviões com três ou mais motores, a uma distância equivalente a um tempo de voo de duas horas na velocidade de cruzeiro com um motor inoperante.

(2) Para efeitos do n.º 121.07.49 (1) (a), um aeroporto alternativo adequado é um aeroporto onde as condições meteorológicas na hora prevista de chegada deverão ser iguais ou superiores às condições mínimas do aeroporto alternativo constantes das especificações de operação do operador aéreo.

121.07.50 Requisitos de Aeroporto Alternante para voos domésticos

(1) Sujeito ao sub-regulamento (2), nenhuma pessoa pode listar um aeroporto como alternativo no plano de voo operacional, a menos que as previsões meteorológicas adequadas e / ou previsões indiquem que as condições meteorológicas estejam iguais ou acima das condições mínimas meteorológicas alternativas previstas nas especificações das operações da operadora aérea para o período de tempo de 1 hora antes e uma depois da hora estimada de chegada a esse aeroporto. Quando a previsão meteorológica do destino e o primeiro aeroporto alternante forem marginais, pelo menos, deve ser designado mais um aeroporto adicional

(2) Não é necessário aeroporto alternante se durante pelo menos 1 hora antes e uma depois da hora prevista de chegada ao aeroporto de destino as previsões ou relatórios meteorológicos apropriados, ou quaisquer combinações, indicarem:

a) A altitude máxima será de pelo menos 2000 pés acima da elevação do aeroporto;

b) A visibilidade será de pelo menos 5 milhas náuticas, e

c) O avião tenha combustível suficiente, considerando o vento e outras condições metereológicas esperadas, para voar para aquele aeroporto e, posteriormente, para voar para pelo menos duas horas de consumo de combustível a uma velocidade normal de normal de cruzeiro.

3) Para efeitos do sub-regulamento (1), as condições meteorológicas no aeroporto alternante devem satisfazer os requisitos do regulamento 121.07.51.

(4) Nenhuma pessoa pode despachar um voo a menos que liste cada aeroporto alternativo necessário no plano de voo operacional.

121.07.51 Requisitos de Aeroporto alternante para voos internacionais

(1) Sujeito ao sub-regulamento (2), nenhuma pessoa pode listar um aeroporto como um aeroporto alternante no plano de voo operacional, a menos que as previsões meteorológicas apropriadas e/ou relatórios indiquem que as condições meteorológicas sejam iguais ou acima das mínimas condições meteorológicas previstas nas especificações das operações do operador aéreo desse aeroporto.

(2) Nenhuma pessoa deve despachar um avião em IFR, a menos que indique pelo menos um aeroporto alternante para cada aeroporto de destino no plano de voo operacional e despacho de libertação da aeronave, a menos que:

a) o voo esteja programado para não mais de 6 horas e durante pelo menos 1 hora antes e uma depois da hora prevista de chegada ao aeroporto de destino, os relatórios e previsões meteorológicas, ou qualquer combinação destes, indicar que o tecto das nuvens será:

i) pelo menos (450m), 1.500 pés acima do MDA hora circling, se uma aproximação deste tipo for necessária e autorizada para esse aeroporto, ou

ii) pelo menos (450m), 1.500 pés acima do mínimo mais baixo de aproximação dos instrumentos publicados ou (600m), 2.000 pés acima da elevação do aeroporto, o que for maior, e

iii) a visibilidade do mesmo aeroporto for de pelo menos cinco quilómetros, ou 3 Kms acima dos mínimos da visibilidade aplicáveis, o que for maior, para os procedimentos de aproximação por instrumentos a serem utilizados no aeroporto de destino.

(3) Para efeitos do sub-regulamento (1), as condições meteorológicas no aeroporto alternante devem atender os requisitos das especificações das operações da transportadora aérea.

(4) Nenhuma pessoa pode despachar um voo a menos que liste cada aeroporto alternante exigido no despacho de libertação da aeronave.

121.07.52 Aeródromos alternantes em rota

Aeródromos alternantes em rota necessários para ETOPS devem ser seleccionados e especificados nos serviços operacionais e de tráfego aéreo nos planos de voo.

121.07.53 Reabastecimento e retirada de combustível com passageiros a bordo

(1) Nenhuma pessoa deve reabastecer ou retirar combustível em qualquer avião nos termos da presente Parte quando os passageiros estiverem a embarcar, a desembarcar ou a bordo do avião, a menos que:

a) o avião seja atendido por um número de pessoal qualificado, conforme exigido pelo manual de operações;

b) esse pessoal tenha sido treinado e examinado sobre actuais procedimentos de evacuação de emergência estabelecidos pelo operador; e

c) comunicação bilateral seja mantida pelo sistema inter-comunicador do avião ou outro meio adequado entre a equipe de terra que supervisiona a operação de abastecimento e o pessoal qualificado a bordo do avião.

121.07.54 Relatório de actos de interferência ilícita

(1) Na sequência de um acto de interferência ilícita, o Comandante, se na sua opinião, a segurança das pessoas a bordo do avião não seja posta em causa, deve:

a) relatar os acontecimentos à autoridade mais próxima ATS pelo método mais discreto possível, pelos meios de comunicação concebido para o efeito; e

b) apresentar, sem demora, um relatório do referido acto ao Director-Geral.

SUBPARTE 8 - Limitações do desempenho operacional de um avião

121.08.1 Classificação

(1) A classificação de avião para fins de limitação de desempenho é prescrita no regulamento 91.09.4.

(2) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que:

a) uma classe A de avião seja operada de acordo com as limitações operacionais previstas no Regulamento (1) desta subparte; e

b) Avião da Classe C seja operado de acordo com as limitações operacionais previstas no Regulamento (3) desta subparte: Desde que um avião da classe C não satisfaça os requisitos estabelecidos no regulamento (3) para a descolagem e aterragem, deve ser operado de acordo com as limitações operacionais previstas no Regulamento (2) para um avião da classe B.

(3) Se as características específicas do desenho de um avião impedem o cumprimento do estatuído nos regulamentos (1), (2) ou (3) desta subparte, o operador deve, não obstante as disposições do sub regulamento (2), assegurar que o avião seja gerido em conformidade com um padrão de tal forma que o nível de segurança equivalente ao nível de segurança prescrito no regulamento apropriado na presente subparte seja mantido.

(4) Não obstante as disposições do sub-regulamento (2), o operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte que não cumprir com as limitações operacionais previstas no Regulamento (1) na data de entrada em vigor do Regulamento, pode operar até 2007 uma aeronave da classe A com limitações de operação aprovado pela Autoridade. Desde que tal limitação não seja menos restritiva do que as limitações operacionais previstas no Regulamento (2).

(5) As disposições do sub-regulamento (4) não se aplicam em relação a qualquer nova operação realizada após a data da entrada em vigor do Regulamento.

121.08.2 Disposições gerais para todas as classes de avião

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que a massa do avião, no início da descolagem, não seja maior do que os requisitos de a massa prescritos no regulamento adequado para que possam ser cumpridos para o voo em questão, permitindo reduções esperadas na massa à medida que o voo prossegue, e para o combustível, conforme está previsto em disposição particular.

(2) O operador deve assegurar que os dados de desempenho aprovados constantes do manual de voo do avião a que se refere o Regulamento 121.04.4, sejam usados para determinar o cumprimento dos requisitos previstos nos respectivos regulamentos, complementados, se for necessário, com outros dados aprovados prescrito no regulamento adequado.

(3) O Comandante deve ter informações suficientes sobre o desempenho de subida com todos os motores em funcionamento para permitir a determinação do gradiente de subida que pode ser obtido durante a fase de partida para as condições existentes de descolagem e destinados a descolagem técnica.

Divisão um: Classe de Aviões

121.08.3 Geral

(1) O operador de uma Aeronave da Classe A deve assegurar que, para determinar o cumprimento dos requisitos previstos neste Regulamento, os dados de desempenho aprovados no manual de voo do avião a que se refere o Regulamento 121.04.4, seja completado, se for necessário, com outros dados aprovados se os dados de desempenho aprovados no manual de voo desses aviões forem insuficientes em relação a:

a) contar com condições operacionais adversas esperadas, tais como descolagem e aterragem em pistas contaminadas; e

b) a consideração de falha do motor em todas as fases do voo.

(2) O operador deve assegurar que, no caso de pista molhada e contaminada, os dados de desempenho usados sejam determinados de acordo com um método aprovado sejam usados.

121.08.4 Descolagem

(1) O operador de uma Aeronave da Classe A deve assegurar que a massa de descolagem do avião não exceda a massa máxima autorizada para a altitude de pressão e a temperatura ambiente do aeródromo de partida.

(2) O operador deverá cumprir os seguintes requisitos para determinar a massa máxima permitida para a descolagem do avião no aeródromo de partida:

a) A distância de aceleração - paragem necessária não deve exceder a distância de aceleração – paragem disponível;

b) A distancia exigida de descolagem não deve exceder a distância disponível para descolagem, com uma distância livre de obstáculos não superior a metade da pista de descolagem disponível;

c) A necessária corrida de descolagem não deverá exceder a corrida de descolagem disponível;

d) o cumprimento das disposições do presente sub-regulamento deve ser demonstrado utilizando um único valor V1, para a descolagem rejeitada e continuada; e

e) numa pista molhada ou contaminada, a massa de descolagem não deverá exceder a massa permitida à descolagem para pista seca nas mesmas condições.

(3) Ao determinar a massa máxima à descolagem referida no sub-regulamento (2), o operador deve ter em conta:

a) a altitude de pressão no aeródromo;

b) a temperatura ambiente no aeródromo;

c) a condição de superfície da pista e do tipo de superfície da pista;

d) a inclinação da pista na direcção da descolagem;

e) a energia de travagem;

f) limite de velocidade do pneu;

g) tempo de reacção do piloto;

h) não superior a 50 por cento da componente de vento frontal ou não menos de 150 por cento da componente de vento de cauda, e

i) a perda, se houver, de comprimento de pista devido ao alinhamento do avião antes da descolagem.

121.08.5 Trajectória de voo à descolagem

(1) O operador de uma Aeronave de Classe A deve garantir que a trajectória de descolagem esteja livre de obstáculos a uma distância vertical de pelo menos 35 pés ou por uma distância horizontal de pelo menos 90 metros mais 0,125 x D, onde D é a distância horizontal que o avião percorreu a partir do final da distância disponível para descolagem.

(2) Ao cumprir as disposições do sub regulamento (1), o operador deve ter em conta:

a) a massa do avião, no início da corrida de descolagem;

b) a altitude de pressão no aeródromo;

c) a temperatura atmosférica no aeródromo; e

d) não superior a 50 por cento do componente de vento frontal ou não menos de 150 por cento do componente de vento de cauda.

(3) Ao cumprir as disposições do sub regulamento (1), mudanças de rumo não devem ser permitidas até o ponto da trajectória de voo de descolagem até que uma altura de 50 pés acima da superfície de descolagem tenha sido alcançado e, posteriormente, até uma altura de 400 pés, assumindo que o avião se inclina até 15.º, desde que:

a) acima de 400 pés, ângulos de inclinação sejam superiores a 15.º, mas não mais superiores a 25.º, possam ser programados; e

b) tolerância adequada seja feita para o efeito do ângulo de inclinação nas velocidades de operação e rota de voo, incluindo os aumentos de distância resultantes de velocidade de operação.

(4) Ao cumprir as disposições do sub-regulamento (1) nos casos em que a rota do voo não requer alterações de percurso de mais de 15.º, o operador não é obrigado a considerar os obstáculos com uma distância lateral superior a:

a) 300 metros, se o piloto for capaz de manter a precisão de navegação necessária através da área de obstáculos, ou

b) 600 metros, para voos em todas as outras condições.

(5) Ao cumprir as disposições do sub-regulamento (1) nos casos em que a trajectória de voo requer alterações da faixa em mais de 15.º, o operador não é obrigado a considerar os obstáculos com uma distância lateral superior a:

a) 600 metros, se o piloto for capaz de manter a precisão de navegação necessária através da área de obstáculos; ou

b) 900 metros para voos em todas as outras condições.

(6) O operador deve estabelecer procedimentos de contingência para satisfazer os requisitos estabelecidos no presente regulamento, a fim de proporcionar uma rota segura evitando obstáculos para permitir que o avião aterre em segurança no aeródromo de partida ou no aeródromo alternante de descolagem, se assim for necessário.

121.08.6 Em rota com um motor inoperativo

(1) O operador de uma Aeronave de Classe A deve demonstrar que o pertinente para o voo com um motor previsto no manual de voo do avião, adequado às condições meteorológicas previstas para o voo, em conformidade com o sub-regulamento (2) ou (3) em todos os pontos ao longo da rota planejada.

(2) A trajectória de voo deverá ter uma inclinação positiva (positive slope) a 1,500 pés acima do aeródromo, quando se assume que a aterragem deve ser feita após falha do motor.

(3) Em altitudes e condições meteorológicas em que se deve operar os sistemas de protecção de gelo, o efeito do uso de sistemas de gelo deve ser tomado em conta na performance da aeronave em voo.

(4) O declive na trajectória de voo deve ser positiva a uma altitude de pelo menos 1,000 pés acima da superfície e obstáculos ao longo da rota dentro de 10 milhas náuticas em ambos os lados da rota pretendida.

(5) A trajectória de voo deve permitir que o avião prossiga o voo a partir da altitude de cruzeiro para um aeródromo onde a aterragem pode ser feita de acordo com o regulamento 121.08.9 ou 121,08. 10, conforme for o caso, a trajectória de voo vertical, de pelo menos 2,000 pés, acima do terreno e obstáculos ao longo da rota dentro de 10 milhas náuticas para cada lado da rota prevista, em conformidade com as disposições da sub-regulamento (1) para (4), desde que:

a) Assuma-se que o motor torne-se inoperativo no ponto mais crítico da rota, e haja tolerância para indecisão e erro de navegação;

b) os efeitos dos ventos na trajectória de voo sejam tomados em consideração;

c) o despejo de combustível é permitido de uma forma coerente com o alcance do aeródromo com as necessárias reservas de combustível, se um procedimento seguro for usado; e

d) o aeródromo onde se prevê a aterragem do avião depois da falha do motor, estejam em conformidade com os seguintes critérios:

i) Os requisitos de desempenho para a massa esperada de aterragem são respeitadas, e

ii) relatórios e previsões meteorológicas, ou qualquer combinação dos mesmos, e relatórios da condição de campo indicam que uma aterragem segura pode ser realizada à hora prevista de chegada.

(6) No cumprimento das disposições do presente regulamento, o operador pode reduzir as margens de largura a que se referem os sub regulamentos (4) e (5), a 5 milhas náuticas se a precisão de navegação necessária poder ser alcançada.

121.08.7 Em rota com dois motores inoperantes no caso do avião com três ou mais motores

(1) O operador de uma Aeronave de Classe A com três ou mais motores, deve demonstrar que em nenhum momento ao longo da rota pretendida, o avião estará a mais de 90 minutos, a uma velocidade cruzeiro com todos os motores, à temperatura padrão em ar calmo, distante do aeródromo onde as exigências de desempenho aplicáveis na massa de aterragem esperada sejam respeitadas, salvo se a aeronave satisfizer o disposto nos sub regulamentos (2) a (6) inclusive.

(2) No voo em rota com dois motores inoperativos deve permitir que o avião continue o voo, nas condições meteorológicas esperadas, desde o ponto onde dois motores se presume falharem simultaneamente, para um aeródromo em que é possível aterrar utilizando o procedimento estabelecido para a aterragem com dois motores inoperantes.

(3) A trajectória de voo deve ser visível verticalmente, em pelo menos 2,000 pés, acima do terreno e obstáculos ao longo da rota dentro de 5 milhas náuticas de ambos os lados da rota pretendida.

(4) Em altitudes e em condições meteorológicas, onde se deve operar os sistemas de gelo e anti-gelo, devem ser tomados em conta para a performance da aeronave.

(5) Deve-se assumir que os dois motores ficam inoperativos no ponto mais crítico da rota onde o avião está a mais de 90 minutos, a uma velocidade cruzeiro com todos os motores, à temperatura padrão emar calmo, afastada de um aeródromo em que os requisitos de desempenho sejam cumpridos.

(6) A trajectória de voo deverá ter uma inclinação positiva a uma altitude de 1,500 pés acima do aeródromo onde se presume que a aterragem irá ser feita após a falha de dois motores.

(7) O despejo de combustível será permitido de uma forma coerente com o alcance do aeródromo com as necessárias reservas de combustível, se um procedimento seguro for utilizado.

(8) A massa esperada do avião no ponto onde os dois motores se presume inoperantes, não deve ser inferior à massa que incluiria combustível suficiente para prosseguir para um aeródromo onde se prevê fazer a aterragem, e para lá chegar a uma altitude de pelo menos 1,500 pés acima da área de aterragem e em seguida fazer um voo de nivelamento durante 15 minutos.

121.08.8 Aterragem no destino e aeródromos alternantes

(1) O operador de uma Aeronave de Classe A deve garantir que a massa de aterragem do avião, determinada de acordo com as disposições da regra 121.08.2 (1), não exceda a massa máxima à aterragem especificada para a altitude e a temperatura atmosférica esperada para a hora prevista de aterragem no aeródromo de destino ou alternante.

(2) Para aproximações por instrumentos com alturas de decisão inferiores a 200 pés, o operador deverá verificar que a massa da aproximação do avião, tendo em conta a descolagem e o combustível que deverá ser consumido em voo, permitem um gradiente de aproximação falhada de subida de pelo menos 2,5 por cento na configuração da aproximação com um motor inoperativo, ou um procedimento alternativo aprovado.

121.08.9 Aterragem em pistas secas

(1) O operador de uma Aeronave de Classe A deve garantir que a massa de aterragem do avião determinada em conformidade com as disposições do regulamento 121.08.2 (1) para a hora prevista de aterragem, permita uma aterragem a 50 pés da cabeceira da pista dentro de 70 por cento da distância disponível para aterragem no aeródromo de destino e em qualquer aeródromo alternante: Desde que o Director-Geral possa autorizar a utilização de uma altura máxima inferior a 50, mas não inferior a 35 pés, para procedimentos de aproximação para uma aterragem curta.

(2) Ao cumprir as disposições do sub regulamento (1), o operador deve ter em conta:

a) a altitude do aeródromo; e

b) não mais de 50 por cento da componente de vento frontal ou não menos de 150 por cento do componente de vento de cauda.

(3) Para despachar o avião, em conformidade com o sub--regulamento(1), deve presumir-se que:

a) O referido avião irá aterrar na pista mais favorável, com ar calmo; e

b) O avião irá aterrar na pista mais provável, considerando a velocidade provável direcção e intensidade e as características de assistência em escala do avião, e considerando ainda outras condições como o ajudas para aterragem e terreno.

(4) Se o operador não puder cumprir as disposições do sub--regulamento(3) (b) para o aeródromo de destino, o avião pode ser despachado se um aeródromo alternativo for designado que permita o cumprimento integral das disposições dos sub regulamentos (1), (2) e (3).

121.08.10 Aterragem em pista molhada e contaminada

(1) O operador de uma Aeronave de classe A deve assegurar que, quando as relatórios ou previsões meteorológicas, ou uma combinação de ambos, indicar que a pista à hora prevista de chegada possa estar molhada, a distância de aterragem disponível, seja pelo menos, 115 por cento da distância de aterragem necessária determinada de acordo com as disposições do regulamento 121.08.9.

(2) O operador deve assegurar que, quando os relatórios ou previsões meteorológicas apropriadas, ou uma combinação de ambos, indicar que a pista à hora prevista de chegada possa estar contaminada, a distância de aterragem disponível deve seja de pelo menos a distância de aterragem calculada de acordo com as disposições do sub-regulamento(1) ou pelo menos 115 por cento da distância de aterragem determinada de acordo com os dados de distância de aterragem em pista contaminada ou um equivalente da mesma, o que for maior.

(3) A distância de aterragem em pista molhada mais curta do que a distância de aterragem exigida pelas disposições do sub-regulamento (1), mas não inferior à distância de aterragem exigida pelas disposições do regulamento 121.08.9 (1), pode ser usada se o manual de voo do avião a que se refere o Regulamento 121.04.4 incluir informações adicionais específicas sobre distâncias de aterragem em pistas molhadas.

Divisão II –Aeronaves de Classe B

121.08.11 Geral

(1) Os regulamentos nesta divisão aplicam-se a:

a) um operador de uma aeronave de classe A que não cumpre as limitações operacionais previstas no Regulamento (1), na data de início dos regulamentos que podem, até a data estabelecida pela Autoridade, operar o avião com limitações de operação aprovadas pelo Director-geral, desde que tal limitação não seja menos restritiva do que as limitações operacionais previstas neste Regulamento; e

b) o operador de um avião da Classe C que não cumpra com os requisitos estabelecidos no Regulamento (3) para a descolagem e aterragem.

121.08.12 Descolagens

(1) O operador de uma aeronave de classe A ou C referidos no regulamento 121.08.11, devem assegurar que a massa à descolagem do avião não exceda a massa máxima autorizada para a altitude de pressão e a temperatura atmosférica no aeródromo de partida.

(2) O operador deve assegurar que a distância de descolagem, conforme especificado no manual de voo do avião a que se refere o Regulamento 121.04.4, multiplicado por um factor de 1,3, não exceda o cumprimento da pista de descolagem disponível.

(3) Ao cumprir as disposições da sub regulamento (2), o operador deve ter em conta:

a) a massa do avião, no início da pista de descolagem e

b) os requisitos referidos no regulamento 121.08.4 (3).

121.08.13 Trajectória de voo na descolagem

(1) O operador de uma aeronave de classe A ou C referidos no regulamento 121.08.11, deve assegurar que a trajectória de voo à descolagem esteja livre de obstáculos por uma margem vertical de pelo menos 295 pés mais 0,125 x D, onde D é a distância horizontal que o avião percorreu a partir do final da distância disponível para descolagem, excepto conforme previsto nos sub regulamentos (3) e (4).

(2) Ao cumprir com as disposições do sub-regulamento (1), deve presumir-se que:

a) a trajectória de voo de descolagem inicia a uma altura de 50 pés acima da superfície de descolagem, no final da distância de descolagem, prescrita no regulamento 121.08.12 (2) e termina a uma altura de 1,500 metros acima a superfície de descolagem;

b) o avião não é fazer voltas antes do avião atingir uma altura de 50 metros acima da superfície de descolagem, e posteriormente o ângulo de inclinação não deve exceder 15.º;

c) a falha do motor crítico ocorra no ponto da rota de descolagem com todos os motores inoperativos, onde prevê-se a ocorrência da perda de referência visual para a finalidade de evitar obstáculos;

d) o gradiente da trajectória de voo à descolagem desde os 50 pés para a assumida a altura da falha do motor seja igual ao gradiente médio com de todos os motores durante a subida e a transição para a configuração de rota, multiplicado por um factor de 0,77; e

e) o gradiente do percurso de descolagem do voo a partir da altura alcançada, em conformidade com as disposições do parágrafo (d) até ao fim do percurso de descolagem do voo, seja igual ao gradiente de subida de com um motor inoperativo demonstrado no manual de voo do avião.

(3) No cumprimento das disposições do sub-regulamento (1), nos casos em que o percurso de voo não requer alterações de rota de mais de 15.º, o operador não precisa de considerar os obstáculos com uma distância lateral superior a:

a) 300 metros, se o voo for efectuado em condições que permitem a navegação visual, ou

b) se as ajudas à navegação disponíveis, permitirem ao piloto manter o percurso de voo com a mesma precisão; e

c) 600 metros para voos em todas as outras condições.

(4) Ao cumprir as disposições do sub regulamento (1), nos casos em que rota de voo requer mudanças de rumos de mais de 15.º, o operador não precisa de considerar os obstáculos com uma distância lateral superior a:

a) 600 metros para voos em condições que permitam a navegação visual, ou

b) 900 metros para voos em todas as outras condições.

(5) No cumprimento das disposições do presentam regulamento, o operador deve ter em conta os requisitos referidos no regulamento 121.08.5 (2).

121.08.14 Em rota

(1) O operador de uma aeronave da classe A ou classe C referidos no regulamento 121.08.11, deve ser capaz de demonstrar que o avião, nas condições meteorológicas previstas para o voo, e em caso de falha de um motor, com um motor ou motores operativos em potência máxima contínua seja capaz de fazer um voo contínuo cumprindo com as altitudes para um voo seguro indicado no manual de operações até um ponto situado a 1,000 pés acima de um aeródromo em que os requisitos de desempenho possam ser cumpridos.

(2) No cumprir das disposições do sub-regulamento (1):

a) Deve-se assumir o avião como não estando a voar a uma altitude superior à altitude em que a razão de subida seja igual a 300 pés por minuto, com todos os motores operando dentro das condições de potência máxima contínua especificada; e

b) o gradiente assumido em rota com um motor inoperativo, deverá ser o gradiente bruto, menos 0,5 por cento.

121.08.15 Aterrar no destino e aeródromos alternantes

O operador de uma aeronave da classe A ou C referidas no regulamento 121.08.11, deve assegurar que a massa de aterragem do avião não exceda a massa máxima de aterragem especificada para a altitude e a temperatura prevista para a hora de chegada ao aeródromo de destino ou alternativo.

121.08.16 Aterragem em pistas secas

(1) O operador de uma aeronave de classe A ou classe C referidos na regra 121.08.11, deve garantir que a massa de aterragem do avião para a hora prevista de aterragem, permite uma aterragem com paragem completa desde 50 pés acima da cabeceira da pista até os 70 por cento da distância disponível para aterragem no aeródromo de destino e em qualquer aeródromo alternante: Desde que o Director-Geral possa autorizar a utilização de uma altura máxima de menos de 50 pés, mas não inferior a 35 pés, para procedimentos de aproximação íngreme e de curta aterragem.

(2) No cumprimento das disposições da sub-regulamento (1), o operador deve ter em conta:

a) as condições de superfície da pista e do tipo de superfície;

b) inclinação da pista na direcção da aterragem, e

c) os requisitos referidos no sub-regulamento 121.08.9 (2) (a) e (b).

(3) Para despachar o avião em conformidade com as disposições da sub-regulamento (1), deve presumir-se que:

a) o referido avião irá aterrar na pista mais favorável, com ar calmo; e

b) a referida aeronave irá aterrar na pista em uso considerando a direcção e intensidade do vento, as características de assistência em escala do avião e considerando as ajudas para a aterragem e o terreno.

(4) Se o operador não puder cumprir as disposições do sub-regulamento 3 (b) para o aeródromo de destino, o avião, pode ser despachado se um aeródromo alternativo for designado desde que permita o cumprimento integral das disposições dos sub regulamentos (1) , (2) e (3).

121.08.17 Aterragem em pistas molhadas e contaminadas

(1) O operador de uma aeronave de classe A ou C referidas no regulamento 121.08.11, devem assegurar que, quando os relatórios e previsões meteorológicas, ou uma combinação de ambos, indicarem que a pista à hora prevista de chegada possam estar molhada, a distância de aterragem disponível, deverá ser de pelo menos 115 por cento da distância de aterragem necessária determinada de acordo com as disposições do regulamento 121.08.16.

(2) O operador deve assegurar que, quando os relatórios e as previsões meteorológicas, ou uma combinação dos mesmos, indicarem que a pista à hora prevista de chegada pode estar contaminada, a distância de aterragem disponível, deve ser pelo menos a distância de aterragem.

(3) A distância de aterragem em pista molhada, mais curta do que a distância de aterragem exigida pelas disposições do sub-regulamento (1), mas não inferior à distância de aterragem exigida pelas disposições do regulamento 121.08.16 (1), pode ser usada se o manual de voo da aeronave a que se refere o Regulamento 121.04.4, incluir informações adicionais especificadas sobre distâncias de aterragem em pistas molhadas.

Divisão Três: Aviões de Classe C

121.08.18 Geral

(1) O operador de um avião da Classe C deve assegurar que, por determinação do cumprimento dos requisitos previstos neste Regulamento, os dados de desempenho aprovados no manual de voo do avião a que se refere o Regulamento 121.04.4 sejam complementados, se for necessário, com outros dados aprovados se os dados de desempenho aprovados no manual de voo desses aviões forem insuficientes.

(2) Um avião bimotor da Classe C que não cumpre os requisitos prescritos nesta divisão para a descolagem e aterragem deve ser operado de acordo com as limitações operacionais previstas no Regulamento (2).

121.08.19 Descolagem

(1) O operador de um avião da Classe C deve assegurar que a massa à descolagem do avião não exceda a massa máxima autorizada para a altitude de pressão e a temperatura ambiente do aeródromo em que a descolagem vai ser executada.

(2) O operador deve assegurar que, para um avião da Classe C que tenha dados de do comprimento da pista contidos no manual de voo do avião a que se refere o Regulamento 121.04.4, que não tenha em conta a falha de motor, a distância desde o início da rolagem para a descolagem necessária para atingir uma altura de

50 pés acima da superfície de descolagem com todos os motores a operar na potência máxima de descolagem, quando multiplicada por um factor de:

a) 1,33 para aviões bimotores;
b) 1,25 para avião com três motores, ou
c) 1,18 para avião com quatro motores,que não exceda o cumprimento da pista de descolagem disponível do aeródromo de partida.

(3) As disposições do Regulamento 121.08.4 (2) e (3) são aplicáveis com as necessárias adaptações para determinar a massa máxima permitida para a descolagem do avião no aeródromo de partida.

121.08.20 Trajectória de voo de descolagem

(1) O operador de um avião da Classe C deve assegurar que a trajectória de voo de descolagem, com um motor inoperativo, esteja livre de quaisquer obstáculos a uma distância vertical de, pelo menos, 50 pés mais 0,01 x D, ou por uma distância horizontal de pelo menos 90m, mais 0,125 x D, onde D é a distância horizontal que o avião percorrer a partir do final da distância disponível para descolagem.

(2) O percurso de descolagem do voo referido no sub regulamento (1), deve iniciar a uma altura de 50 pés acima da superfície de descolagem, no final da distância de descolagem, prescrita no regulamento 121.08.19 (2) ou (3), conforme o caso, e terminar a uma altura de 1,500 pés acima da superfície de descolagem.

(3) No cumprimento das disposições do sub regulamento (1), o operador deve ter em conta os requisitos referidos no regulamento 121.08.5 (2) e as disposições dos regulamentos 121.08.5 (3), (4) e (5) aplicam-se *mutatis mutandis*.

(4) O operador deve estabelecer procedimentos de contingência para satisfazer os requisitos estabelecidos no presente regulamento, a fim de proporcionar uma rota segura evitando obstáculos para permitir que o avião aterre em segurança no aeródromo de partida ou no aeródromo alternante de descolagem, se assim for exigido.

121.08.21 Voo em Rota, com todos os motores inoperacionais

(1) O operador de um avião da classe C deve ser capaz de demonstrar que o avião, nas condições meteorológicas previstas para o voo, em qualquer ponto da rota ou em qualquer desvio planeado seja capaz de executar uma razão de subida de pelo menos 300 pés por minuto, com todos os motores em funcionamento dentro das condições de potência máxima contínua especificada:

a) nas altitudes mínimas para um voo seguro, em cada fase da rota a ser percorrida, ou de qualquer desvio planeado e nela especificado, ou calculadas a partir das informações contidas no manual de operações;
b) as altitudes mínimas necessárias para o cumprimento das disposições do regulamento 121.08.22 e 121.08.23, conforme for o caso.

121.08.22 Em rota com um motor inoperativo

(1) O operador de um avião da Classe C deverá demonstrar que o avião, nas condições meteorológicas previstas para o voo, em caso de qualquer motor ficar inoperativo em qualquer ponto da rota ou em qualquer desvio nela planeado e com os restantes motores operando em condições de potência máxima contínua especificada, seja capaz de prosseguir o voo para um aeródromo onde o avião pode cumprir as disposições dos regulamentos 121.08.25 ou 121.08.26, conforme for o caso, evitando obstáculos dentro de 10 milhas náuticas de ambos os lados da rota pretendida por um intervalo vertical de pelo menos:

a) 1,000 pés, quando a razões de subida positivo, ou
b) 2,000 pés, quando a razão de subida for igual a zero.

(2) A trajectória de voo deverá ter uma inclinação positiva a uma altitude de 1,500 pés acima do aeródromo onde se prevê efectuar a aterragem após a falha de um motor.

(3) Para efeitos do presente regulamento a razão disponível de subida do avião deve ser considerada em 150 pés por minuto inferior à taxa de subida especificada.

(4) No cumprimento das disposições do presente regulamento, a margem de largura especificada no sub regulamento (1) pode ser reduzida a 5 milhas náuticas se a precisão de navegação necessária poder ser alcançada.

(5) o despejo de combustível será permitido de uma forma coerente com o alcance do aeródromo com as necessárias reservas de combustível, se um procedimento seguro for utilizado.

121.08.23 Em rota com dois motores inoperativos em caso de avião com três ou mais motores

(1) O operador de uma Aeronave de Classe A com três ou mais motores, deve demonstrar que em nenhum momento ao longo da rota pretendida, o avião estará a mais de 90 minutos, a uma velocidade cruzeiro com todos os motores, à temperatura padrão em ar calmo, afastado do aeródromo onde as exigências de desempenho aplicáveis à massa de aterragem esperada sejam respeitadas, salvo se a aeronave satisfizer o disposto nos sub regulamentos (2) a (6) inclusive.

(2) A performance para dois motores inoperativos deve permitir que o avião continue o voo, nas condições meteorológicas esperadas, visualizando todos os obstáculos dentro de 5 milhas náuticas em ambos os lados na rota pretendida por um intervalo vertical no mínimo de 2,000 pés para um aeródromo em que os requisitos de desempenho aplicáveis à massa de aterragem esperada, seja satisfeita.

(3) Deve-se assumir que os dois motores ficaram inoperativos no ponto mais crítico da porção da rota onde o avião estiver a mais de 90 minutos, a uma velocidade cruzeiro com todos os motores, à temperatura padrão em ar calmo, afastado de um aeródromo em que os requisitos de desempenho aplicáveis para a massa esperada de aterragem, sejam respeitados.

(4) A massa do avião no ponto onde os dois motores se presume ficaram inoperativos, não deverá ser inferior à massa que incluiria combustível suficiente para prosseguir para um aeródromo onde se prevê executar a aterragem e para lá chegar a uma altitude de pelo menos 1,500 pés acima da área de aterragem e em seguida um voo de nivelamento durante 15 minutos.

(5) Para efeitos do presente regulamento, a taxa disponível de subida do avião deve ser considerada em 150 pés por minuto inferior à taxa de subida especificada.

(6) o despejo de combustível será permitido de uma forma coerente com o de alcance do aeródromo com as necessárias reservas de combustível, se um procedimento seguro for utilizado.

121.08.24 Aterragem nos aeródromos de destino ou alternantes

O operador de um avião da classe C deve assegurar que a massa de aterragem do avião não exceda a massa máxima certificada para a altitude e, contemplado no manual de voo do avião a que se refere o Regulamento 121.04.4, à temperatura prevista para o tempo estimado de chegada no aeródromo de destino ou alternante.

121.08.25 Aterragem em pistas secas

(1) O operador de um avião da classe C deve assegurar que a massa de aterragem do avião para a hora prevista de chegada, permite uma passagem a 50 pés da cabeceira da pista dentro de 70 por cento da distância disponível para aterragem no destino e qualquer aeródromo alternativo.

(2) Ao cumprir com as disposições da sub-regulamento (1), o operador deve ter em conta os requisitos referidos no regulamento 121.08.16 (2).

(3) Para despachar um avião em conformidade com as disposições do sub-regulamento (1), deve-se presumir que:

a) o avião aterrará na pista mais favorável com ar calmo; e

b) o avião aterrará na pista de uso, considerando a direcção e velocidade do vento, as características de assistência na escala do avião e considerando ainda outras condições como a ajuda à aterragem e terreno.

(4) Se o operador não puder cumprir com as disposições do sub regulamento (3) (b) para o aeródromo de destino, o avião pode ser despachado se um aeródromo alternativo for designado que permite o cumprimento das disposições dos sub -regulamentos (1) , (2) e (3).

121.08.26 Aterragem em pistas molhadas e contaminadas

(1) O operador de um avião da Classe C deve assegurar que, quando relatórios e previsões meteorológicas apropriadas, ou uma combinação dos mesmos, indicarem que a pista à hora prevista de chegada pode estar molhada, a distância de aterragem disponível, seja pelo menos, 115 por cento da distância de aterragem necessária determinada de acordo com as disposições do regulamento 121.08.25.

(2) O operador deve assegurar que, quando relatórios e previsões meteorológicas apropriadas, ou uma combinação dos mesmos, indicarem que a pista à hora prevista de chegada pode estar contaminada, a distância de aterragem disponível deve ser de pelo menos a distância de aterragem necessária aprovado.

SUBPARTE 9 - Manutenção

121.09.1 Geral

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte não deve operar o avião a menos que este seja mantido de acordo com os regulamentos da Parte 43.

(2) O operador não deverá operar um avião excepto quando o mesmo seja mantido e colocado ao serviço por uma entidade certificada nos termos da Parte 145.

121.09.2 Manual de controlo de manutenção do operador

(1) O operador deve providenciar, para uso e orientação do pessoal de manutenção operacional envolvido, um manual de controlo de manutenção, aceitável para a Autoridade que satisfaça os requisitos de 121.04.13

(2) O operador deve assegurar que o manual de controlo de manutenção seja alterado conforme for necessário para manter as informações nele contidas actualizadas.

(3) Cópias de todas as alterações do manual de controlo da manutenção do operador devem ser disponibilizadas prontamente a todas as organizações ou pessoas para quem o manual foi publicado.

(4) O operador deve providenciar à Autoridade uma cópia do manual controlo da manutenção, juntamente com todas as alterações e/ou revisões.

121.09.3 Programa de manutenção do avião

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que o avião seja mantido de acordo com um programa de manutenção estabelecido pelo operador.

(2) O programa de manutenção de aviões referidos no sub regulamento (1) e qualquer alteração posterior devem ser aprovados pela Autoridade.

(3) Um operador de Moçambique que pretenda operar com um novo modelo de avião deve apresentar o programa de manutenção a que se refere o sub-regulamento (1) para aprovação, pelo menos 30 dias antes do início de operações em vista.

(4) Além da exigência de um programa de manutenção para as aeronaves operadas por um detentor de certificado de operador aéreo, uma aeronave com massa máxima de descolagem superior a 5.700 kg deve incluir um programa de fiabilidade no programa de manutenção.

(5) Um titular do certificado operador aéreo deve assegurar que cada aeronave seja mantida de acordo com o programa de manutenção aprovado, que deve incluir:

a) as tarefas de manutenção e os intervalos em que estas devem ser executadas, tendo em conta a utilização prevista da aeronave;

b) se for aplicável, um programa de integridade estrutural continuada;

c) procedimentos para alterar ou desviar-se dos parágrafos (a) e (b); e

d) monitoramento da condição e do programa de fiabilidade, as descrições de sistemas da aeronave, componentes e motores.

121.09.4 Manutenção contratada a uma entidade certificada

(1) Um titular do certificado de operador aéreo deverá assegurar a aeronavegabilidade das suas aeronaves e a manutenção do equipamento operacional e de emergência através da:

a) realização de inspecções pré-voo;

b) Correcção de qualquer defeito ou dano que afecte a operação segura da aeronave a um padrão aprovado, tendo em conta a lista de equipamento mínimo e a lista de desvios se estiver disponível para o tipo de aeronave;

c) Realização de manutenção em aeronaves, de acordo com o programa do operador de manutenção de aeronaves aprovado;

d) análise da eficácia do programa aprovado de manutenção de aeronaves do Titular do certificado de operador aéreo;

e) implementar as disposições de qualquer directiva operacional, de aeronavegabilidade e de qualquer outro requisito de navegabilidade tornada obrigatória pela autoridade, e

f) realizar alterações em conformidade com as normas aprovadas e estabelecer uma política de incorporação de modificações não-mandatórias.

(2) Um titular do certificado operador aéreo deve assegurar que o certificado de aeronavegabilidade para cada aeronave operada ao abrigo deste Regulamento permaneça válido em relação:

a) aos requisitos especificados no sub-regulamento (1);

b) à data de validade do certificado de aeronavegabilidade; e

c) qualquer condição de manutenção, especificada no certificado de aeronavegabilidade.

(3) Um titular do certificado de operador aéreo deve assegurar que os requisitos especificados no sub- regulamento (1) sejam implementados em conformidade com os procedimentos aprovados ou aceitáveis pela Autoridade.

(4) Um titular do certificado de operador aéreo deve assegurar que a manutenção preventiva e modificações de suas aeronaves ou componentes, sejam realizadas de acordo com o manual de controle de manutenção ou instruções para a aeronavegabilidade permanente actual, e regulamentos da aviação civil aplicáveis.

(5) Um titular do certificado operador aéreo pode fazer um acordo com outra pessoa aprovada para a execução de qualquer manutenção, manutenção preventiva ou modificações, mas continua a ser responsável por todo o trabalho realizado no âmbito desse acordo.

(6) Excepto para inspecções pré- voo, um titular de certificado de operador aéreo não deverá operar um avião:

a) registado em Moçambique a menos que seja mantido e colocado ao serviço por uma entidade de manutenção certificada aprovada de acordo com MOZCARs Parte 145;

b) de registo estrangeiro a menos que seja mantido e colocado ao serviço de acordo com um sistema aprovado pelo Estado de Registo e seja aceitável para a Autoridade.

(7) O Estado de registo pode transferir para a Autoridade, ao abrigo de um acordo celebrado em conformidade com o Artigo 83bis da Convenção de Chicago, algumas ou todas as suas responsabilidades no que diz respeito às aeronaves matriculadas nesse Estado, mas que operam em Moçambique.

121.09.5 Informações sobre aeronavegabilidade contínua

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve monitorar e avaliar a manutenção e experiência operacional no que diz respeito à aeronavegabilidade permanente e fornecer informações, conforme dispõe o Documento MOZ-CATS-OPS 121.

(2) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve obter e avaliar as informações de aeronavegabilidade continuada e recomendações disponíveis a partir da organização responsável pelo desenho tipo e deve implementar acções resultantes consideradas necessárias, em conformidade com o procedimento previsto no MOZ-CATS-OPS 121.

121.09.6 Programa de fiabilidade

De acordo com a exigência do Regulamento 121.09.3 (3), o Operador deve fornecer ao IACM informações sobre manutenção de fiabilidade da aeronave.

121.09.7 Avaliação da Reparação das Fuselagens pressurizadas

Nenhum titular de certificado pode operar uma aeronave abaixo indicada para além do tempo de implementação do ciclo de voo aplicável especificado no MOZ-CATS-OPS 121, a menos que as orientações de avaliação da reparação aplicável para o limite de pressão da fuselagem (superfície da fuselagem, superfície da porta, e antepara tenham sido incorporados no seu programa de manutenção aprovado pelo Director-Geral.

121.09.8 Modificação ou reparação de aeronaves.

(1) Todas as modificações ou reparações numa aeronave deverão ser feitas em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aceitável para o Estado de Registo.

(2) Um titular do certificado de operador aéreo deve:

a) estabelecer procedimentos para assegurar que os registos que comprovam a conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade sejam mantidos;

b) assegurar que as grandes reparações ou modificação importantes são realizadas de acordo com os dados técnicos aprovados pela Autoridade;

c) obter todos os dados de apoio do Estado do *Design*;

d) imediatamente, após a conclusão de uma importante modificação ou grande reparação, preparar um relatório de cada grande modificação ou grande reparação de uma fuselagem, motor de avião, hélice, ou aparelho de uma aeronave operada pelo detentor do certificado de operador aéreo; e

e) enviar uma cópia de cada relatório de uma importante modificação para a Autoridade e manter uma cópia de cada relatório de uma grande reparação disponível para a inspecção.

121-09-9 Sistemas de Qualidade

(1) Para fins de manutenção, um sistema de qualidade de um titular de certificado de operador aéreo deve incluir pelo menos as seguintes funções de:

i) monitoramento das actividades de manutenção que estão sendo realizadas de acordo com os procedimentos aceites;

ii) garantia que toda a manutenção contratada de seja realizada de acordo com o contrato;

iii) verificar o cumprimento permanente dos requisitos deste Regulamento; e

iv) verificar o cumprimento e adequação dos procedimentos necessários para assegurar práticas de manutenção seguras, a aeronavegabilidade dos aviões e seus componentes, e

i) incluir um programa de garantia de qualidade com procedimentos destinados à verificar se todas as operações de manutenção estão sendo realizados de acordo com os requisitos, normas e procedimentos.

(2) O monitorização da conformidade a que alude o sub-regulamento (1) deve incluir um sistema de *feed-back* para o gestor responsável para assegurar uma acção correctiva em caso de necessidade.

(3) Quando um titular de certificado de operador aéreo for também uma organização de manutenção aprovada, o sistema de gestão de qualidade do titular do certificado de operador aéreo pode ser combinado com os requisitos de uma organização de manutenção aprovada e submetido à aprovação e aceitação pela Autoridade, e Estado de Registo para aeronaves não registadas em Moçambique.

(4) Um titular do certificado operador aéreo deve estabelecer um plano aceitável para a Autoridade indicando quando e quantas vezes é que as actividades exigidas pelo MOZCARs 121.09.9 podem ser monitoradas.

(5) Os relatórios deverão ser elaborados após a conclusão do acompanhamento das actividades, incluindo detalhes de discrepâncias da não-conformidade com os procedimentos ou requisitos.

(6) A parte do sistema de *feedback* deve especificar a pessoa responsável pela correcção das discrepâncias e não-conformidade em cada caso particular, o procedimento a ser seguido se a correcção não for concluída dentro de períodos de tempo apropriados e um sistema de comunicação para o gestor responsável.

(7) Para garantir o cumprimento efectivo do presente regulamento, um titular do certificado ou um requerente de certificado de operador aéreo deve efectuar:

a) amostragem de produtos, a fiscalização da parte de uma amostra representativa da frota de aeronaves;

b) amostragem de defeitos, o acompanhamento do desempenho da reparação de avarias;

c) amostragem da concessão, monitoragem de qualquer concessão que não irá beneficiar de manutenção a tempo;

d) amostras de manutenção atempada, o monitoragem das horas de voo, horas de calendário e ciclos de voo da aeronave e componentes que são trazidos para a manutenção; e

e) amostragem de relatórios sobre condições não aeronavegabilidade e erros de manutenção em aeronaves e componentes.

121.09.10 Gestão da Manutenção.

(1) Um titular do certificado de operador aéreo deve empregar uma pessoa ou um grupo de pessoas, aceitáveis pela Autoridade, para assegurar que toda a manutenção seja realizada em tempo dentro de um padrão aprovado de tal forma que os requisitos de manutenção da Parte 121.09.4 e requisitos do manual de controlo de manutenção do titular do certificado de operador sejam observados, e para assegurar o funcionamento do sistema de qualidade.

(2) Um titular do certificado de operador aéreo deve proporcionar instalações adequadas nos locais apropriados para o pessoal especificado no sub-regulamento (1):

(3) Quando um titular de certificado de operador aéreo for uma entidade de manutenção certificada, o titular de certificado de operador aéreo deve celebrar acordos com uma entidade de manutenção certificada para cumprir os requisitos especificados na parte 121.09.4.

(4) O arranjos feitos nos termos do sub-regulamento (4) devem ser na forma de um contrato escrito de manutenção entre o titular do certificado de operador aéreo e a organização de manutenção aprovada detalhando as necessárias funções de manutenção e definir o suporte das funções de qualidade aprovadas pela Autoridade.

121.09.11 Livros de Registos Técnicos

(1) Um titular do certificado de operador deve assegurar que todas as aeronaves registadas em Moçambique utilizadas no transporte aéreo comercial ou trabalho aéreo mantêm um diário Técnico de bordo.

(2) As indicações seguintes devem ser inscritas no diário Técnico de bordo:

a) uma página de título com o nome e endereço do operador, o tipo de aeronave, e as marcas de registo;

b) detalhes relativos ao certificado actual de aptidão para serviço;

c) os dados relativos à próxima inspecção do programa de manutenção aprovado;

d) uma secção que contém páginas dos registos do sector, devendo cada página ser numerada sequencialmente com o nome do operador impresso e ter espaço para os seguintes registos;

i) tipo de aeronave, número de série e marcas de registo;

ii) local, data e hora da descolagem e aterragem;

iii) indicação de qualquer defeito sentido na aeronave;

iv) quantidades de combustível e de óleo na chegada e quantidades levantadas em cada tanque;

v) um certificado de aptidão para o serviço relativamente a qualquer trabalho realizado com a finalidade de corrigir defeitos;

vi) a execução das horas totais de voo, de modo que as horas para a próxima inspecção programada possa ser facilmente determinada; e

vii) recolha das assinaturas de pré-descolagem e de inspecção diária;

e) uma secção facilmente identificável com um registo de defeitos diferidos com páginas numeradas em série e com o nome do operador impresso incluindo uma provisão para registar o seguinte:

i) uma referência para cada defeito deferido de tal forma que o defeito original, juntamente com breves detalhes relacionados possam ser claramente identificados na secção do registo do sector;

ii) a data original da ocorrência do defeito diferido, juntamente com breves detalhes relacionados;

iii) uma referência para cada defeito deferido de tal forma que a acção em relação aos referidos defeitos diferidos possa ser claramente identificada na secção de registo sector.

a) o número de aterragens, ciclos de pressão de voo ou ciclos do motor, conforme especificado para a aeronave; e

b) quaisquer outros detalhes conforme a indicação da Autoridade.

3) O livro dos registos técnicos e qualquer alteração posterior deverão ser aprovados pela Autoridade.

121.09.12 Registos Técnicos

(1) No final de cada voo, o Comandante regista, assinar e põe data nas seguintes informações num diário técnico de bordo:

a) Os tempos em que a aeronave descolou e aterrou, e

b) A indicação de qualquer defeito por ele conhecido e que afecta a aeronavegabilidade ou operação segura da aeronave, ou se nenhum tipo de defeito é por ele conhecido, um registo para esse efeito.

(2) Não obstante o sub-regulamento (1), no caso de uma série de voos consecutivos cada um dos quais começa e termina:

a) dentro do mesmo período de 24 horas;

b) no mesmo aeródromo, excepto quando cada um dos voos tiver como finalidade o lançamento ou projecção de qualquer material para a agricultura, saúde pública ou fins semelhantes;

c) O Comandante pode, salvo se tiver conhecimento de um defeito durante um voo, registar num diário técnico de bordo no final do último.

(3) Após a correcção de qualquer defeito que tenha sido registado num diário técnico de bordo, uma pessoa que assina um diário de manutenção em relação a este defeito deve registar a libertação da aeronave no diário técnico de bordo de tal forma que seja prontamente identificável com o defeito a que se refere.

(4) Um titular do certificado de operador aéreo deve ter no Manual de Operações aprovado um procedimento adequado para manter cópias dos registos técnicos a serem realizados a bordo da aeronaves num lugar de fácil acesso para cada membro da tripulação de voo.

121.09.13 Manutenção de Registos

(1) Um titular do certificado de operador aéreo deve assegurar que um sistema tenha sido criado para manter os seguintes registos, de forma aceitável para a Autoridade:

a) o tempo total de serviço em horas, tempo de calendário e os ciclos, conforme for o caso, da aeronave e toda a vida limitada dos seus componentes;

b) o actual estado do cumprimento de todas as informações obrigatórias continuadas sobre a aeronavegabilidade;

c) os detalhes adequados de modificações e reparações de aeronaves e seus principais componentes;

d) o tempo de serviço em horas, tempo de calendário e os ciclos, conforme for o caso, desde a última revisão da aeronave ou seus componentes sujeitos a uma revisão de vida obrigatório;

e) o estado actual das aeronaves no cumprimento do programa de manutenção;

f) Os registos detalhado para mostrar que todos os requisitos para a assinatura de um certificado de aptidão para serviço foram atingidos; e

g) registos técnicos de bordo.

(2) Um titular do certificado de operador aéreo deve assegurar que:

a) os registos especificados no sub- regulamento (1) (a) a (e) sejam mantidos por um período mínimo de 90 dias após a unidade a que se refere ter sido permanentemente retirada de serviço;

b) os registos referidos no sub- regulamento (1) (f) sejam mantidos por um período mínimo de dois anos após a assinatura do certificado de aptidão para serviço;

c) os registos referidos no sub- regulamento (1) (g) sejam mantidos por 24 meses após a data da última entrada;

d) em caso de mudança temporária do operador, os registos especificados no sub- regulamento (1) são colocados à disposição do novo operador; e

e) quando um avião é permanentemente transferido de um operador para outro, os registos especificados no sub--regulamento (1) também sejam transferidos.

121.09.14 Aptidão para serviço

(1) Um titular do certificado de operador aéreo não deverá operar um avião a menos que seja mantido e colocado ao serviço por uma entidade certificada de acordo com os regulamentos da Aviação Civil (Organização de manutenção aprovada) aceitáveis para o Estado do Registo.

(2) O certificado de aptidão para serviço deverá ser emitido de acordo com o certificado do manual de procedimento de controlo de manutenção.

(3) Um titular do certificado operador aéreo não deverá operar uma aeronave após sua LIBERTAÇÃO nos termos do sub- regulamento (1), a menos que um registo apropriado seja feito de acordo com o certificado do manual de controlo dos procedimentos de manutenção do operador aéreo, aceitáveis para a Autoridade.

(4) Um titular do certificado de operador aéreo deve entregar uma cópia do certificado de aptidão para o serviço ao Comandante ou garantir que um registo anotando a libertação da aeronave seja feito num diário técnico de bordo.

121.09.15 Limitações de Descanso e período de trabalho descanso do Pessoal de Manutenção

(1) Uma pessoa não deve:

a) atribuir funções de manutenção numa aeronave para outra pessoa, a menos que a referida pessoa tenha tido um período mínimo de descanso de oito horas antes do início do período de trabalho;

b) executar tarefas de manutenção na aeronave, a menos que essa pessoa tenha tido um período mínimo de descanso de oito horas antes do início do trabalho.

(2) A pessoa não deve:

a) escalar uma pessoa para executar trabalhos de manutenção numa aeronave para mais de doze horas consecutivas de trabalho; ou

b) executar trabalhos de manutenção de aeronaves por mais de doze horas consecutivas de trabalho.

(3) Em situações que envolvam inoperacionalidade não programada da aeronave, uma pessoa que executa trabalhos de manutenção pode continuar em serviço:

a) até 16 horas consecutivas, ou

b) 20 horas em 24 horas consecutivas.

(4) Após a marcação de períodos de trabalho, a pessoa que executa trabalhos de manutenção numa aeronave terá um período de descanso obrigatório de 10 horas.

(5) Uma organização de manutenção aprovada deverá dar descanso e libertar de todos os trabalhos a pessoa que realiza o trabalho de manutenção durante 24 horas consecutivas durante qualquer período de sete dias consecutivos.

121.09.16 Treinamento do pessoal de certificação

(1) Formação inicial e contínua do pessoal de certificação será realizada por uma organização de manutenção aprovada ou uma organização de formação escolhida pela organização aprovada de manutenção.

(2) Uma organização de manutenção certificada deverá estabelecer o currículo e as normas para formação de pessoal e estabelecer padrões de pré-qualificação visando garantir que o candidato tenha uma oportunidade razoável de concluir com sucesso qualquer curso.

(3) O programa de treinamento, instalações de formação e o currículo de formação para treinar o pessoal de certificação especificada no sub-regulamento (2) deve ser aprovado pela Autoridade.

(4) O programa de treinamento apresentado à Autoridade no sub-regulamento (3) deve incluir:

detalhes sobre o número de pessoal que receberá formação inicial para se qualificar como pessoal de certificação ao longo do tempo especificado

a) Períodos; e

b) para o pessoal de manutenção e pessoal de certificação da entidade de manutenção certificada, a formação sobre conhecimento e competências relacionadas com desempenho real, incluindo a coordenação com outro pessoal de manutenção e tripulação de voo.

(5) Todo o pessoal treinado deve ser examinado no final de cada curso de formação.

(6) Todo o pessoal de certificação de uma entidade de manutenção aprovada deve ser submetido à formação inicial, que abrange:

a) a teoria de engenharia básica relevante para o âmbito do trabalho realizado pela entidade de manutenção certificada;

b) informações específicas sobre o tipo de aeronave em concreto sobre a qual a pessoa pretende certificar-se, incluindo o impacto de reparações, sistemas ou defeitos estruturais; e

c) os procedimentos da empresa relevantes para as tarefas do pessoal de certificação.

(7) Todo o pessoal de certificação de uma entidade de manutenção certificada, que tenham recebido formação inicial, deve receber formação contínua sobre mudanças nos procedimentos de manutenção da organização aprovada e mudanças no padrão de aeronave ou componente de aeronave mantida.

SUBPARTE DEZ - Sistema de Gestão de Segurança

121.10.1 Requisitos

(1) Um programa de segurança deve ser estabelecido, a fim de atingir um nível aceitável de segurança na aviação civil. O nível aceitável de segurança a ser alcançado deve ser estabelecido pelo IACM.

(2) O operador deverá implementar um sistema de gestão da segurança aceitável para o IACM que, no mínimo:

a) Identifica riscos de segurança;
b) Garante a implementação de medidas correctivas necessárias para manter o nível de segurança aprovado;
c) Providencia monitoramento contínuo e avaliação regular do desempenho da segurança; e
d) visa a melhoria contínua do desempenho global do sistema de gestão da segurança.

(3) Um sistema de gestão de segurança deve definir claramente as linhas de prestação de contas de segurança em toda a organização do operador, incluindo uma responsabilidade directa para a segurança por parte dos gestores seniores.

(4) Um operador de um avião de massa máxima à descolagem superior a 27,000 kg deve estabelecer e manter um programa de análise de dados de voo como parte do seu sistema de gestão de segurança. Um operador poderá contratar a operação de um programa de análise de dados de voo a terceiros mantendo a responsabilidade global para a manutenção do tal programa.

(5) Um programa de análise de dados do voo não deve ser punitivo e deve salvaguardar adequadamente a protecção da(s) fonte (s) dos dados.

(6) O operador deve estabelecer um sistema de documentos de segurança de voo, para uso e orientação do pessoal operacional, como parte de seu sistema de gestão de segurança

(7) O operador deve estabelecer, manter e aderir a um sistema de gestão de segurança (SMS) que for apropriado para o tamanho, natureza e complexidade das operações autorizadas a serem realizadas nos termos do seu certificado de operações e os riscos de segurança e outros relacionados com as operações .

121.10.2 Política de segurança e objectivos

(1) O operador deve definir a política de segurança da organização, que será assinada pelo Director Executivo da organização.

(2) A política de segurança deve:

a) estar em conformidade com os requisitos internacionais e nacionais, e reflectir compromissos da organização em matéria de segurança,
b) Ser comunicada, com o endosso visível, em toda a organização;
c) Ser incluída uma declaração clara sobre a disponibilização dos recursos humanos e financeiros necessários para sua implementação;
d) Ser revista periodicamente para assegurar que se mantenha pertinente e apropriada à organização.

(3) O operador deve estabelecer objectivos de segurança para o SMS que devem ser relacionados com os indicadores de desempenho de segurança, metas e requisitos para o AOC titular do SMS.

121.10.3 Estrutura Organizacional e Responsabilidades

(1) O operador deve identificar um executivo responsável para responder e prestar contas em nome do titular do COA para o cumprimento dos requisitos deste regulamento e informará ao IACM o nome dessa pessoa.

(2) O Executivo Responsável é uma pessoa única e identificável que, independentemente de outras funções, deve possuir:

a) a responsabilidade final pela execução e manutenção do SMS.
b) o controlo dos recursos humanos necessários para as operações autorizadas a serem conduzidas nos termos do certificado de operações;
c) identificar um Gestor de Segurança para membro da gestão, que irá ser o ponto focal responsável individual e para a implementação e manutenção de um SMS eficaz.

121.10.4 Plano de Implementação do SMS

(1) O operador deve desenvolver e manter um plano de implementação do SMS, que será a definição da abordagem que a organização vai adoptar para a gestão de segurança de forma a atender às necessidades de segurança da organização.

(2) O Plano de Implementação SMS que deve ser aprovado pela gestão sénior e deve incluir o seguinte:

a) política de segurança e objectivos;
b) os papéis de segurança e responsabilidades;
c) Descrição do sistema;
d) análise de Gap;
e) componentes do SMS;
f) medição de desempenho de segurança;
g) política de relatórios de segurança;
h) comunicação de segurança;
i) Meios de envolvimento dos trabalhadores; e
j) revisão de Gestão de desempenho de segurança.

(3) O operador deverá, como parte do desenvolvimento do plano de implementação do SMS, realizar uma descrição do sistema.

(4) O operador deverá, como parte do desenvolvimento do plano de implementação do SMS, realizar uma análise de lacunas, a fim de:

a) Identificar os dispositivos de segurança existentes dentro da organização; e
b) Determinar medidas de segurança adicionais necessárias para implementar e manter SMS da organização.

121.10.5 Coordenação do plano de resposta a emergências

(1) O operador deve desenvolver e manter, ou coordenar, conforme for o caso, um plano de resposta de emergência (ERP) que assegura:

a) Transição ordenada e eficiente da operações normais para operações de emergência;
b) Designação da autoridade de emergência;
c) Atribuição de responsabilidades de emergência;
d) A coordenação dos esforços para lidar com a emergência; e
e) A continuação em segurança das operações, ou retorno à operação normal o mais rapidamente possível.

121.10.6 Documentação

(1) O operador deve desenvolver e manter a documentação do SMS, em papel ou em formato electrónico, para descrever:

a) a política de segurança;
b) os objectivos de segurança;
c) requisitos SMS, procedimentos e processos;
d) responsabilidades e autoridades para os procedimentos e processos; e
e) saídas de SMS.

(2) O operador deverá, como parte da documentação SMS, desenvolver e manter um manual de gestão de segurança (SMM), para comunicar a abordagem da organização para a segurança em toda a organização. O SMM deve documentar todos os aspectos da SMS, e seu conteúdo deve incluir:

a) Âmbito do sistema de gestão de segurança;
b) a política de segurança e objectivos;
c) prestação de contas de segurança;
d) Pessoal-chave de segurança;

e) procedimentos de controlo de Documentação;
f) a planificação de resposta a emergências;
g) identificação do perigo e sistemas de gestão de risco;
h) o monitoramento do desempenho de segurança;
i) Gestão da mudança;
j) de auditoria de segurança; e
k) promoção da segurança.

121.10.7 Gestão de riscos de segurança

(1) O operador deve desenvolver e manter sistemas de colheita, processo e segurança de dados (SDCPS) que prevêem a identificação de perigos e análise, avaliação e controlo dos riscos.

(2) Os sistemas de segurança de colecta de dados e processamento devem incluir métodos reactivos, pró-activos e preditiva de colecta de dados de segurança que devem incluir:

a) Identificação dos perigos;
b) Gestão de Risco;
c) investigações de segurança interna.

121.10.8 Garantia de segurança

(1) O operador deve desenvolver e manter processos de garantia de segurança para garantir que controlos de riscos de segurança desenvolvidos como consequência da identificação dos perigos e das actividades de gestão de risco atinjam os seus objectivos. Os processos de segurança devem incluir :

a) Monitoramento de Desempenho de Segurança e Medição;
b) Gestão da Mudança;
c) Melhoria Contínua do Sistema de Segurança.

121.10.9 Promoção da segurança

(1) O operador deve desenvolver e manter a formação formal e actividades de comunicação de segurança para criar um ambiente onde os objectivos de segurança da organização possam ser alcançados.

121.10.10 Política da qualidade

(1) O operador deverá assegurar que a política de qualidade da organização seja consistente com, e apoie a realização das actividades da SMS.

121.10.11 Implementação de sistema de gestão da segurança

(1) Implantação do sistema de gestão da segurança por parte dos operadores deve observar uma abordagem gradual que deve ser prescrito pelo Director-Geral na sua directiva.

SUBPARTE 11 – Operação em Todas as Condições Atmosféricas

121.11.1 Aplicação

Este regulamento estabelece as regras aplicáveis às operações em todas as condições atmosféricas (CAT II e III).

121.11.2 Regras de Certificação em Operações de Visibilidade reduzida

(1) Nenhum operador deve realizar operações de Categoria II ou III, a menos que seja titular de uma autorização para as referidas operações; e

a) cada avião em causa seja certificado para operações com alturas de decisão inferiores a 200 pés, ou sem altura de decisão;
b) tiver um sistema adequado para o registo de aproximações o sucesso ou fracasso de aterragem automática deve ser estabelecida e mantida para monitorizar a segurança geral da operação;
c) a tripulação for composta de pelo menos 2 pilotos treinados de acordo com o regulamento 121.11.5;
d) a tripulação cumprem os requisitos recentes para operações de baixa visibilidade;
e) que a altura de decisão (DH), seja determinada por meio de um rádio altímetro; e
f) O operador deve estabelecer, no seu manual de operações ou outro manual e a política da empresa e procedimentos seja aceite pela Autoridade para as operações em todo as condições atmosféricas.

(2) Um operador não deverá efectuar descolagens com visibilidade inferior a 150m para aviões de Categoria A, B, C e D ou inferior a 200 m (600 pés) RVR, a menos que tenha sido aprovado pela Autoridade nas especificações operativas.

121.11.3 Requisitos mínimos operacionais em aeródromos

(1) O operador deve estabelecer, para cada aeródromo a ser utilizado, os mínimos operacionais aeródromo que não sejam inferiores aos valores indicados na secção na placa dos mínimos aproximação aprovados para uso pela Autoridade. Tais mínimos não devem ser inferiores a quaisquer que possam ser estabelecidos para esses aeródromos pelo Estado do local do aeródromo, excepto quando especificamente aprovados por esse Estado.

(2) Ao estabelecer os mínimos operacionais de aeródromo, que serão aplicáveis em qualquer operação, o operador deve ter performance em conta:

a) As características de desempenho, tipo e manejo do avião;
b) A composição da tripulação de voo, sua competência e experiência;
c) As dimensões e características das pistas que podem ser seleccionadas para uso;
d) A adequação e o desempenho das ajudas visuais e não visuais, em terra;
e) Os equipamentos disponíveis no avião com o propósito de navegação e /ou controlo da rota de voo, conforme o caso, durante a descolagem, a aproximação, o arredondamento, aterragem, rolagem e aproximação rejeitada;
f) Os obstáculos durante a aproximação, aproximação rejeitada e as áreas de subida para a execução de procedimentos de contingência e necessárias autorizações;
g) A altitude livre de obstáculos /altura para os procedimentos de aproximação por instrumentos; e
h) Os meios de determinar e reportar sobre as condições meteorológicas.

(3) Os critérios tomados em consideração para a classificação dos aviões em categorias é a velocidade indicada nos máximos (VAT), que é igual à velocidade de perda (VSO) multiplicada por 1,3 ou VS1G multiplicada por 1,23 na configuração de aterragem na máxima massa de aterragem. Se ambos os VSO e VS1G estiverem disponíveis, o maior VAT resultante deve ser utilizado. As categorias de avião que correspondem aos valores de VAT estão na tabela abaixo:

Categoria da Aeronave	VAT
A	Inferior a 91 kts
B	De 91 a 120 kts
C	De 121 a 140 kts
D	De 141 a 165 kts
E	De166 a 210 kts

121.11.4 Operações com visibilidade reduzida - requisitos de aeródromo

(1) O operador não deverá utilizar um aeródromo para operações de Categoria II ou III, a menos que o aeródromo esteja aprovado para tais operações pelo Estado em que o aeródromo está localizado.

(2) O operador deverá certificar-se que os procedimentos de Visibilidade reduzida (LVP) foram estabelecidos, e se serão cumpridos, nos aeródromos em que operações de visibilidade reduzida estejam a ser conduzidas.

121.11.5 Formação e qualificação para operações de baixa visibilidade

(1) O operador aéreo deve apresentar o seu programa de treinamento e de verificação em baixa visibilidade, Categoria II, Categoria III, para aprovação pela Autoridade.

(2) O operador aéreo deve certificar-se de que existe um arquivo de cada piloto, quando eles tiverem satisfeito os padrões de formação e de verificação em operações com visibilidade reduzida, Categorias II ou III.

(3) Nenhuma pessoa poderá realizar qualquer operação de acordo com a especificação de operações referidas no sub regulamento 121.11.2 (1), a menos que:

a) Tenha sido certificado como qualificado para realizar tal operação;
b) tal certificação é válida de acordo com as datas de validade estabelecidas para tais operações; e
c) provas de certificação, realizadas a bordo do avião.

121.11.6 Operações com visibilidade reduzida - procedimentos operacionais

(1) O operador deverá estabelecer procedimentos e instruções para serem usados em descolagens com Visibilidade reduzida e operações de Categoria II e III. Estes procedimentos deverão ser incluídos no Manual de Operações e descrevem as funções dos tripulantes de voo durante a rolagem, descolagem, aproximação, descida, aterragem, rolagem e aproximação rejeitada, conforme for apropriado.

(2) O Comandante verificará se:

a) O estado das instalações visuais e não-visuais estão operativas antes de iniciar uma descolagem com visibilidade reduzida ou aproximação de Categoria II ou III;
b) LVP apropriadas estão em vigor de acordo com a informação recebida dos Serviços de Tráfego Aéreo, antes de iniciar uma aproximação com visibilidade reduzida, na descolagem ou Categoria II ou III; e
c) Os membros do pessoal navegante técnico estão devidamente qualificados e informar aos passageiros antes da descolagem ou aproximação conforme for o caso, visibilidade reduzida para um RVR inferior a 800 m (2.600 pés) para a descolagem, ou numa aproximação da Categoria II ou III quando o DH estiver abaixo de 200 pés.

121.11.7 Operações com visibilidade reduzida - equipamento mínimo

(1) um operador deve incluir no Manual de Operações o equipamento mínimo que é usado no início de uma operação com visibilidade reduzida na descolagem ou uma aproximação da Categoria II ou III de acordo com o AFM ou outro documento aprovado.

(2) O Comandante deve certificar-se de que o estado do avião e dos sistemas de navegação são apropriados para a operação a ser realizada.

121.12.1 Transporte de mercadorias perigosas

(1) Uma pessoa não deve transportar mercadorias perigosas numa aeronave, excepto em conformidade com os requisitos regulamentares estatuídos na Parte, 92 do regulamento da Aviação Civil de Moçambique (MOZCARs) sobre o transporte de artigos perigosos.

121.13.1 Dispositivos electrónicos portáteis

Um Comandante ou qualquer outro membro da tripulação não deve permitir que qualquer pessoa utilize, um dispositivo electrónico portátil a bordo de uma aeronave que possa afectar adversamente o desempenho dos sistemas e equipamentos das aeronaves, a menos que:

a) para as regras de operações de voo por instrumentos, que não no transporte aéreo comercial, o Comandante autorize o referido aparelho antes da sua utilização; ou
b) para as operações de transporte aéreo comercial, o titular do certificado de operador aéreo faz uma determinação de dispositivos aceitáveis e publica essa informação no manual de operações para uso pelos membros da tripulação; e
c) o Comandante informa os passageiros sobre o uso permitido.

121.14.1 Manuseamento em terra

(1) O operador deve dispôr de um manual de assistência em escala com uma estrutura organizacional estabelecida que inclui as responsabilidades e autoridade para a gestão de todas as funções de assistência em terra antes da emissão de um Certificado de Operador Aéreo.

(2). O operador deve assegurar que as linhas de responsabilidades estejam claramente definidas para as funções de assistência em escala e associado com o seguinte, quando aplicável:

a) operações de rampa
b) Serviços de passageiros
c) Serviços da bagagem
d) serviços de Cabine
e) O controlo do peso e centragem
f) equipamentos de apoio em terra
g) Serviços de Combustível

(3). O Manual de operações em terra do Operador pode ser parte do manual de operações que inclui necessidades de formação, programas de treinamento e políticas de subcontratação, processos de manuseio, procedimentos e práticas para todas as operações de assistência em escala.

(4). Quando a totalidade ou uma parte das funções e tarefas relacionadas com os serviços de assistência em terra tiverem sido contratadas a uma Agência de Assistência em Terra (GHA), o Operador providenciará ao GHA uma cópia do seu manual de assistência em escala. Neste caso, a responsabilidade do operador de assistência em escala deve ser mantida através de auditorias regulares pelo operador.

SUBPARTE 12 Unidades de Medida

121.15.1 Exigência da Aviação Civil sobre unidades de medida.

Para as unidades de medida a serem utilizadas nas operações no ar e em terra referência deve ser feita aos regulamentos MOZCARs Parte 2 (exigência do Regulamento da Aviação Civil sobre as unidades de medição).

MOZ-CAR PARTE 127

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO – HELICÓPTEROS

SUBPARTE 1 - GENERALIDADES

127.01.1 Aplicabilidade

(1) Esta Parte deve aplicar-se a -

(a) helicópteros envolvidos em operações de transporte aéreo comercial dentro de Moçambique;
(b) helicópteros registados em Moçambique e envolvidos em operações comerciais de transporte aéreo comercial internacional;

(c) pessoas que agem como membros da tripulação de helicópteros registrados em Moçambique; e

(d) pessoas à bordo de um helicóptero operado sob esta Parte.

(2) Para a efeitos desta Parte, um helicóptero registrado em outro Estado e operado pelo proprietário de um Certificado de Operador Aéreo emitido em Moçambique, deve ser considerado como registrado em Moçambique.

(3) As disposições da Parte 91 devem aplicar-se "*mutatis mutandis*" a qualquer helicóptero operado nos termos desta Parte.

127.01.2 Isenções

(1) O Director-Geral pode isentar qualquer helicóptero ou pessoa envolvida em operações de emergência das disposições desta Parte, das condições tal como descritas no documento MOZ-CATS-OPS 127.

(2) Qualquer candidatura para isenções deve ser feita de acordo com as disposições da Parte 11.

127.01.3 Admissão ao cockpit

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que nenhuma pessoa é admitida, ou transportada na cabina do piloto do helicóptero a menos que tal pessoa seja:

(a) um membro da tripulação de cabine indicado para o voo;

(b) um agente autorizado, inspector ou pessoa autorizada; ou

(c) permitido por, e transportado de acordo com as instruções contidas no manual de operações.

(2) A decisão final relacionada com a admissão de qualquer pessoa a cabine do piloto deve ser responsabilidade do comandante-piloto.

(3) A admissão de qualquer pessoa a cabine não deve interferir com as operações do helicóptero.

(4) Qualquer pessoa transportada no *cockpit* deve se familiarizar com os procedimentos aplicáveis.

127.01.4 Embriaguêz

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial não deve permitir a entrada ou permanência no helicóptero qualquer pessoa quando sob influência de álcool ou de droga com efeito narcótico, na medida em que a segurança do helicóptero ou seus ocupantes pode estar em perigo.

(2) O operador deve estabelecer procedimentos para assegurar que qualquer pessoa referida no sub- regulamento (1) seja:

(a) recusada embarcar; ou

(b) caso tal pessoa esteja a bordo, seja restringida ou desembarcada.

127.01.5 *Dry lease-in* de helicóptero de transporte aéreo comercial

(1) Qualquer operador que pretenda alugar um helicóptero registado no estrangeiro para efeitos de transporte aéreo comercial deve:

(a) garantir que esse helicóptero pode ser operado e é operado de acordo com os requisitos prescritos nesta Parte; e

(b) obter aprovação prévia do Director-Geral para operar esse helicóptero.

(2) A aprovação referida no sub- regulamento (1)(b) deve, sujeito às condições que o Director-Geral pode determinar, ser emitida se o helicóptero for:

(a) do tipo certificado de acordo com os requisitos prescritos na Parte 21;

(b) mantido de acordo com o calendário de manutenção do helicóptero referido na secção 127.09.2; e

(c) operado à luz do Certificado de Operador Aéreo propriedade do operador referido no sub- regulamento (1)

(3) As condições de aprovação referidas no sub-regulamento (2) devem fazer parte integrante do acordo de dry-lease entre o operador referido no sub- regulamento (1) e o operador para quem o helicóptero registado no estrangeiro é alugado.

127.01.6 Wet lease-in de helicóptero de transporte comercial

(1) Qualquer operador que pretenda fazer o wet-lease-in de um helicóptero registado no estrangeiro para efeitos de transporte aéreo comercial deve obter autorização prévia do Director-Geral para operar tal helicóptero.

(2) A duração do acordo de aluguer em alusão deve ser limitado a um período máximo de de seis meses de calendário em um ano.

(3) A aprovação referida no sub- regulamento (1) deve, sujeito às condições que o Director-Geral determinar, ser emitida caso o helicóptero:

(a) seja wet-leased-in para um operador que seja proprietário de um Certificado de Operador Aéreo emitido por uma Autoridade competente;

(b) tenha certificação de tipo emitido por autoridade competente;

(c) seja proprietário de um certificado de aeronavegabilidade válido ou de um documento similar emitido por autoridade apropriada;

(d) seja mantido e operado de acordo com os padrões de segurança pelo menos equivalentes aos padrões de segurança referidos nesta Parte; e

(e) seja operado nos termos do Certificado de Operador Aéreo em poder do operador referido no sub-regulamento (1).

(4) O operador referido no sub- regulamento (1) deve:

(a) confirmar ao Director-Geral que os padrões de segurança do cedente não são inferiores aos padrões de segurança referidos nesta Parte; e

(b) garantir que qualquer lei aplicável ao helicóptero alugado a manutenção ou operações consequentes, estão em conformidade.

(5) O número total de helicópteros wet-leased-in deve ser tal que o operador referido no sub- regulamento (1) não seja predominantemente dependente de helicópteros registados no estrangeiro.

(6) As condições de aprovação referidas no sub- regulamento (2) devem ser parte integrante do acordo de aluguer entre o operador referido no sub- regulamento (1) e o operador para o qual o helicóptero registado no estrangeiro é alugado.

127.01.7 *Dry lease-out* de helicóptero de transporte aéreo comercial

(1) Sujeito às disposições do sub- regulamento alugar por (2), o operador de um helicóptero registado em Moçambique pode dry-lease-out o helicóptero para qualquer operador do Estado contratante.

(2) Sob solicitação do operador do helicóptero registado em Moçambique, o Director-Geral pode excluir operador das

disposições aplicáveis desta Parte e remover o helicóptero do Certificado de Operador Aéreo propriedade de Certificado de Operador Aéreo propriedade do operador, desde que:

(a) a Autoridade competente do Estado do operador a quem o helicóptero é alugado, aceite por escrito, a responsabilidade pela supervisão da manutenção e das operações do helicóptero; e

(b) o helicóptero seja mantido de acordo com um programa de manutenção aprovado.

127.01.8 *Wet lease-out* do helicóptero

O operador de um helicóptero registado em Moçambique que pretenda alugar o helicópteroo para outro operador, diferente do operador do Estado contratante, deve, para os efeitos da Sub-parte 6, permanecer o operador do helicóptero e a responsabilidade pela supervisão da manutenção e das operações desse helicóptero não devem ser transferidas para a autoridade competente do Estado do operador para o qual o helicóptero é alugado.

127.01.9 "*Leasing*" de helicóptero entre dois operadores Moçambicanos

(1) Um operador moçambicano que pretenda alugar um helicóptero e completar a tripulação para outro operador Moçambicano, deve permanecer como operador do helicóptero e deve manter as funções e responsabilidades prescritas na Sub-parte 6.

(2) Um operador Moçambicano, com intenção de utilizar um helicóptero alugado, ou a alugar de, outro operador Moçambicano, deve obter aprovação prévia do Director-Geral para a operação, e as condições de aprovação devem ser parte integrante do acordo de aluguer entre os operadores.

(3) Os termos de um acordo de aluguer, para além do acordo nos termos dos quais um helicóptero em conjunto com a tripulação do helicóptero é alugada, e onde não há intenção de se proceder a transferência de funções e de responsabilidades, deve incluir:

(a) o arranjo concernente ao Certificado de Operador Aéreo nos termos do qual devem ser operados os voos do helicóptero alugado; e

(b) qualquer inobservância do Certificado de Operador Aéreo nos termos a partir dos quais devem ser operados os voos do helicóptero alugado.

127.01.10 Subfretamento

(1) Em circunstâncias excepcionais, tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127, um operador pode sub-alugar um helicóptero e tripulação de qualquer operador portador de um Certificado de Operador Aéreo válido para o helicóptero, emitido por uma autoridade competente, desde que:

(a) o período de sub-fretamento não exceda cinco dia consecutivos; e

(b) o operador do helicóptero sub-alugar, informe ao Director-Geral , dentro de 24 horas, desse sub--aluguer.

(2) As disposições das secções 127.01.5(1)(a) e (2), 127.01.6(3) e (4)(b) e 127.01.9(1) e (3) devem ser aplicação relevante com as mudanças necessárias para qualquer sub-fretamento referidos neste regulamento.

127.01.11 Preservação de documentos

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial que se pretende que faça a retenção de qualquer um dos documentos por um período específico referido na Subparte 4, deve reter tais documentos por período especificado independentemente do facto de tal operador, antes de espirar esse período específico, deixar de ser o proprietário ou transportador do helicóptero em alusão.

127.01.12 Segurança do compartimento da tripulação de voo

(1) Em todos os helicópteros equipados com uma porta do compartimento da tripulação de voo, esta porta deve ser capaz de permanecer fechada. Ela apenas deve ser fechada por dentro da cabine.

(2) O operador deve assegurar a existência à bordo de uma lista de verificação de procedimentos a serem seguidos quando à procura de bombas ou em caso de suspeita de sabotagem. A lista de verificação deve ser suportada por directrizes sobre o curso das acções a seguir caso se encontre uma bomba ou objectos suspeitos e informação sobre localização específica de bombas para a aeronave.

(3) O operador deve estabelecer e manter um programa de formação que permite aos membros da tripulação agir de maneira mais adequada para minimizar as consequências dos actos de interferência ilegal nos espaços aéreos doméstico e estrangeiro.

(4) O operador deve estabelecer e manter um programa de formação para conferir aos trabalhadores indicados medidas preventivas e técnicas em relação a passageiros, bagagem, carga, correspondência, equipamento, bens e alimentos com intenção de transportar num helicóptero pois eles contribuem para a prevenção de actos de sabotagem ou de outras formas de interferência ilegal.

(5) Subsequentemente a qualquer acto de interferência ilegal o comandante-piloto deve submeter, sem demora, um relatório desse acto às autoridades locais designadas.

(6) Quando o operador aceita fazer o transporte de armas retiradas de passageiros, o helicóptero deve ter disposições de armazenamento de tais armas em local em que as mesmas se tornem inacessíveis a qualquer pessoa durante o tempo de voo e em conformidade com os regulamentos para o transporte de bens perigosos e Lei Nacional que rege o transporte de armas de fogo.

SUBPARTE 2 – TRIPULAÇÃO DE VOO

127.02.1 Composição da tripulação de voo

(1) O número mínimo e composição da tripulação de voo não deve ser inferior ao número mínimo e inferior a composição especificada no manual de voo do helicóptero referido na secção 91.03.2.

(2) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve alocar membros adicionais de tripulação de voo quando assim se solicitar pelo tipo de operações, e o número de tais membros adicionais de tripulação de voo não deve ser inferior ao número especificado no manual de operações.

(3) O operador deve assegurar que os membros da tripulação de voo:

(a) sejam competentes para realizar as tarefas à eles indicadas; e

(b) detém as devidas licenças e qualificações válidas , onde for aplicável.

(4) A tripulação do voo deve incluir pelo menos um membro que seja portador de uma licença válida de operador de radio-telefone ou de documento equivalente emitido por uma autoridade competente, autorizando ao membro a operar o tipo de equipamento de rádio transmissão a ser usado.

(5) Sempre que se julgar necessário para a realização segura do voo, a tripulação do voo deve incluir pelo menos um membro que seja capaz de navegar sobre a rota a sobrevoar.

(6) O operador deve assegurar que:

(a) no caso de operações IFR ou à noite num helicóptero de transporte aéreo comercial, onde sejam transportados mais de nove passageiros; ou

(b) no caso de qualquer operação num helicóptero de transporte aéreo comercial, onde são transportados mais de 19 passageiros,o mínimo de membros de tripulação para esse helicóptero seja de dois pilotos.

(7) Um helicóptero, diferente do helicóptero referido no sub-regulamento (6), pode ser operado por um piloto: Desde que os requisitos referidos no sub- regulamento (8) não estejam em conformidade com o número mínimo de membros da tripulação de voo deve ser de dois pilotos.

(8) Um helicóptero referido no sub- regulamento (7) pode ser operado por um único piloto sob IFR ou à noite caso se conforme com os seguintes requisitos:

(a) O helicóptero deve estar certificado para operações IFR de piloto- único ou operações nocturnas;

(b) o operador deve incluir, no manual de operações, um programa de formação de conversão e regular para pilotos que incluam os requisitos adicionais para uma operação de piloto único;

(c) os procedimentos de *cockpit* devem incluir:

(i) gestão do motor e tratamento de emergência;

(ii) uso de lista de verificação normal, anormal e de emergência;

(iii) comunicação de serviço de tráfego aéreo;

(*iv)* procedimentos de partida e de aproximação;

(v) estabilidade de intensificação ou gestão do controlo automático do voo; e

(vi) documentação simplificada em voo.

(d) as supervisões regulares prescritas na Sub-parte 3, devem ser levadas à cabo no papel de piloto-único no tipo ou classe de helicóptero num ambiente representativo da operação;

(e) o piloto em alusão deve ter um mínimo de 50 horas de voo no tipo ou classe especifífica de helicóptero sob IFR das quais 10 horas devem ser de comandante-piloto; e

(f) a experiência mínima requerida para um piloto envolvido em operações de piloto-único sob IFR ou à noite deve:

(i) sob IFR:

(aa) ter executado pelo menos duas aproximações actuais/reais com referência apenas em instrumentos de aproximação; ou

(bb) ter executado pelo menos duas aproximações quer sob condições actuais/reais ou simuladas com referência apenas em instrumentos de aproximação.

(ii) a noite quando estão sendo transportados passageiros: não menos de cinco circuitos (incluíndo aterragem e descolagem) à noite em helicóptero da mesma categoria daqueles em que se fará o transporte de passageiros; ou

(iii) aprovado no teste de habilidades tal como prescrito na Parte 61.

(9) O operador deve designar um piloto entre a tripulação de voo como comandante-piloto de um helicóptero de transporte aéreo comercial e o comandante-piloto pode delegar a condução do voo a outro piloto qualificado.

127.02.2 Tarefas de emergência da tripulação de voo

(1) O operador e, onde for apropriado, o comandante-piloto de um helicóptero para transporte aéreo comercial, operado por uma tripulação múltipla, deve indicar para cada membro da tripulação em alusão, as funções necessaries a serem desempenhadas em casos de emergência ou em situação que careça de evacuação.

(2) As funções referidas no sub- regulamento (1) devem ser tais que visem garantir que qualquer emergência razoavelamente antecipada pode ser suficientemente acordado e deve ter em consideração a possível incapacitação dos membros indiviaduais da tripulação.

(3) O operador deve provar para satisfação do Director-Geral que os membros da tripulação são competentes para realizar tais funções, por meio de uma demonstração de evacuação de emergência levada à cabo de acordo com os requisitos prescritos no documento MOZ-CATS-OPS 127.

(4) O operador deve levar à cabo a demonstração de evacuação de emergência referida no sub- regulamento (3) quando o tipo ou variante do helicóptero ou nova configuração de um helicóptero existente é introduzido para uso.

(5) O membro da tripulação de cabine não deve aceitar uma atribuição de funções de emergência a menos que tal membro da tripulação tenha sido treinado para realizar funções de emergência de acordo com os requisitos prescritos na Subparte 3.

127.02.3 Recência, rota e qualificações de heliportos

(1) O piloto não deve agir como comandante-piloto de um helicóptero para transporte aéreo comercial operado num serviço programado de transporte aéreo público, a menos que o piloto tenha dentro dos 12 meses precedentes demonstrado ao operador desse helicóptero um conhecimento adequado sobre:

(a) a rota a sobrevoar,

(b) os heliportos a usar;

(c) os procedimentos aplicáveis para trajectos de voos sobre áreas densamente habitadas e áreas de grande densidade de tráfego; e

(d) obstruções, plano físico, iluminação, ajuda à aproximação e aterragem, terra e procedimentos de imstrumentos de aproximação incluíndo operações mínimas.

(2) Caso a rota requeira um tipo específico de qualificação de navegação, o comandante-piloto deve, dentro de 12 meses imediatamente precedentes ao voo nessa rota, demonstrar a sua habilidade ao operador do helicóptero de transporte aéreo comercial através de:

(a) voo sobre a rota como comandante-piloto usando o tipo especial aplicável de sistema de navegação; ou

(b) voo sobre a rota sob supervisão de um piloto qualificado usando o tipo especial aplicável de sistema de navegação.

127.02.4 Equilíbrio da tripulação de cabine

(1) Se o certificado de aeronavegabilidade do helicóptero de transporte aéreo comercial exija o transporte de um ou mais membros de tripulação, o operador do helicóptero não deve, quando transporte um ou mais passageiros, operar tal helicóptero sem transportar o número mínimo de tripulantes de cabine como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

(2) Membros da tripulação de cabine são transportados para efitos de realização de tarefas relacionadas com a segurança dos passageiros e de outras tarefas indicadas pelo operador ou pelo comandante-piloto.

(3) Em circunstâncias imprevisíveis, o operador pode reduzir o níumenro mínimo de tripulantes de cabine. Desde que:

(a) o número de passageiros seja reduzido de acordo com os procedimentos especificados no manual de operações; e

(b) um relatório seja submetido ao Director-Geral após o término do voo.

127.02.5 Operação em mais do que um tipo ou variante por tripulante de cabine

(1) Um membro da tripulação de cabine não deve operar em mais do que três tipos de helicóptero. O Director-Geral pode aprovar a operação o quarto tipo de helicóptero caso o equipamento e procedimentos de emergência e de segurança para pelo menos dois dos tipos de helicóptero sejam similares.

(2) Os tipos de helicóptero similares no que respeita a equipamentos e procedimentos de emergência e de segurança devem ser alistados no documento MOZ-CATS-OPS 127.

127.02.6 Tripulação de cabine senior

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve indicar um membro de tripulação senior sempre que mais do que um membro de tripulação é transportado a bordo do helicóptero.

(2) O membro senior da tripulação de cabine deve responsabilizar o comandante-piloto pela condução das operações de cabine e pela coordenação e desempenho das tarefas da tripulação de cabine.

(3) O operador deve estabelecer procedimentos para seleccionar o mais próximo e mais qualificado membro da tripulação de cabine para operar como membro senior de tripulação de cabine nos casos em que o membro sénior indicado como tripulante de cabine não se encontra em condições de operar.

127.02.7 Estações de evacuação de emergência da tripulação de cabine

Um membro da tripulação de cabine indicado para realizar tarefas de evacuação em helicópteros de transporte aéreo comercial deve, no interesse da segurança, ocupar o assento a ele destinado durante a descolagem e aterragem ou quando assim instruído pelo comandante-pioloto.

127.02.8 Assentos da tripulação de cabine durante o voo

Durante a descolagem e aterragem, e sempre que se julgar necessário pelo comandante piloto e no interesse da segurança, a tripulação de cabine deve sentar-se nas estações ou assentos a eles indicados.

127.02.9 Tempo de voo e períodos de actividades

(1) O operador de helicópteros de transporte aéreo comercial deve:

(a) estabelecer um plano para a regulação do tempo de voo e dos períodos de actividade para cada membro da tripulação;

(b) incluir o plano referido no sub-regulamento *(a)* no manual de operações;

(c) garantir que cada membro da tripulação se conforma com as disposições do plano referido no sub- regulamento (a);

(d) não causar ou permitir a nenhum membro da tripulação voar no helicóptero se tal operador sabe ou está consciente de que tal membro da tripulação:

(i) irá exceder o tempo de voo e período de actividades prescrito no sub- regulamento (1)*(a)* enquanto estiver em tarefas de voo; ou

(ii) sofre de ou, tendo consciência das circunstâncias em que vai se realizar o voo, é provável que sofra de fadiga passível de perigar a segurança do helicóptero ou dos seus tripulantes e passageiros; e

(e) não escalar um membro da tripulação para tarefas activas de voo por um período que exceda as oito horas consecutivas durante qualquer dado tempo de voo e período de actividades a menos que devidamente autorizado no plano referido no parágrafo (a).

(2) Excepto com aprovação do Director, o plano de voo do operador não deve estar em conflicto com as disposições da secção 91.02.3(3).

(3) As disposições a incluir no plano de voo e de tarefas referido no sub- regulamento (1) devem ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

SUB-PARTE 3 – FORMAÇÃO E SUPERVISÃO

DIVISÃO UM: DISPOSIÇÕES GERAIS

127.03.1 Formação dos membros da tripulação de voo

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer e manter, na sua empresa, um programa de formação para os membros da tripulação de voo e assistentes de terra.

(2) O operador deve garantir que:

(a) cada membro da tripulação de voo recebe formação, de acordo com esta Subparte e do curriculum adequado tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127;

(b) a formação apenas deve ser dada pelo proprietário de uma organização aprovada de formação em aviação nos termos da Parte 141; e

(c) cada membro da tripulação de voo deve ser aprovado num exame escrito relacionado com todas as matérias do programa de formação referido no parágrafo (a).

(3) As disposições desta Sub-parte devem aplicar-se aos membros de tripulação de cabine empregues a tempo inteiro assim como em tempo parcial.

127.03.2 Formação inicial dos membros da tripulação de voo

Um membro da tripulação de voo empregue pelo operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve ter terminado com sucesso a formação inicial e os testes de aptidão tal como prescrito na Parte 61 or 63, dependendo dos casos.

DIVISÃO DOIS: FORMAÇÃO DE PILOTOS

127.03.3 Formação de conversão

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que:

(a) um membro da tripulação de voo conclua um curso de conversão de tipo de acordo com os requisitos aplicáveis prescritos na Parte 61 quando muda de um tipo de helicóptero para outro tipo ou classe para a qual um novo tipo ou classe de avaliação é necessária;

(b) um membro da tripulação de voo conclua um curso de conversão de tipo antes de iniciar um voo operacional sem supervisão:

(i) quando muda para um helicóptero para o qual um novo tipo ou classe de avaliação é necessária; ou

(ii) quando admitido como empregado desse operador.

(c) formação de conversão do tipo é dirigida por uma pessoa competente de acordo com os detalhes do programa do curso inclusos no manual de operações, e tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127;

(d) a quantidade de formação requerida pelo curso de conversão do tipo do operador é determinada depois de terem sido tomadas as devidas notas sobre as anteriores formações da tripulação de voo tal como registado nos processos de formação referidos na secção 127.04.5;

(e) os padrões mínimos de qualificação e de experiência requeridos dos membros da tripulação de voo antes de levar à cabo a formação de conversão do tipo são especificados no manual de operações ;

*(f) c*ada membro da tripulação de voo leva à cabo as supervisões prescritas na secção 127.03.7(2) e a formação e supervisões prescritas na secção 127.03.7(6) antes de iniciar a operação de voo sob supervisão;

(g) após o término da operação de voo sob supervisão, a supervisão prescrita na secção 127.03.7(4) é levada à cabo;

(h) no caso de operações de tripulação-múltipla, a formação em gestão da tripulação tal como prescrita no documento MOZ-CATS-OPS 127 é incorporada no curso de conversão.

(2) No caso de mudança do tipo ou classe de helicóptero, a supervisão prescrita na secção 127.03.7(2) pode ser combinada com o teste e/ou avaliação de aptidão do tipo ou classe prescritos na Parte 61.

(3) O curso de conversão e/ou avaliação do tipo ou classe do operador prescrito na Parte 61 podem ser combinados.

(4) O curso de conversão do tipo do operador deve incluir os items, e deve ser devidamente conduzido, tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

(5) Quando um membro da tripulação de voo não tiver previamente terminado um curso de conversão do tipo do operador, o operador deve garantir que, paralelamente ao sub-regulamento (4), o membro da tripulação de voo leva à cabo uma formação geral sobre primeiros socorros e, se aplicável, formação de procedimentos de flutuação com uso de equipamento adequado para a água.

127.03.4 Formação de diferenças e formação de familiarização

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que o membro da tripulação de voo conclua a formação de diferenças quando:

(a) opera outra variante de helicóptero do mesmo tipo ou de outro tipo da mesma classe actualmente operada; ou

(b) uma mudança do equipamento ou procedimentos nos tipos ou variantes actualmente operadas, carece de aquisição de conhecimentos adicioanis.

(2) O operador deve assegurar que o membro da tripulação de voo conclua a formação de familiarização quando.

(a) opera outro helicóptero do mesmo tipo ou variante; ou

(b) uma mudança do equipamento ou procedimentos sobre tipos ou variantes actualmente operadas, carece de aquisição de conhecimentos adicioanis.

(3) O operador deve especificar no manual de operações quando há necessidade de realizar formação de diferenças ou formação de familiarização.

127.03.5 Promoção para comandante-piloto

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que, para uma promoção de co-piloto para comandante-piloto, e para um piloto unificado como comandante-piloto :

(a) um nível mínimo de experiência especificado no manual de operações; e

*(b) p*ara operações de multi-tripulação, o co-piloto ou piloto, dependendo do caso, conclua um curso de comando adequado.

(2) O curso de comando referido no sub-regulamento (1)*(b)* deve ser especificado no manual de operações, e deve incluir:

(a) se para o propósito aprovado for disponibilizado um simulador de voo, formação nesse simulador, incluíndo formação operacional de voo, ou formação de voo sobre helicóptero;

(b) uma supervisão da proficiência do operador operando como comandate-piloto;

(c) responsabilidades do comandante-piloto;

(d) formação operacional no comando sob supervisão: Dado que um mínimo de 10 sectores é requerido para pilotos ja qualificados o tipo de helicóptero;

(e) conclusão da supervisão operacional do comandante-piloto prescrita na secção 127.03.7(4);

(f) no caso de operações de serviço aéreo regulares, a recência, rota e qualificações de heliporto prescritas na secção 127.02.3; e

(g) no caso de operações de multi-tripulação, formação em gestão de recursos de cabine tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

127.03.6 Comandante-piloto portador de uma licença de piloto comercial

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que:

(a) o portador de uma licença de piloto comercial (helicóptero) não opera como comandante-piloto de um helicóptero certificado no manual de voo referido na secção 91.03.2 para operações de piloto único a menos que:

(i) quando realizando operações de transporte de passageiros sob VFR fora do raio de 50 milhas náuticas de um heliporto de partida, o piloto tem um mínimo de 300 horas de tempo total de voo em helicóptero ou portador de um insrumento válido de avaliação; ou

(ii) quando operando sob IFR, o piloto tem um mínimo de 400 horas do tempo total de voo em helicóptero que inclui 200 horas como comandante-piloto das 100 horas tenham sido sob IFR: Dado que 200 horas como comandante-piloto pode ser substitutído por horas operando como co-piloto na base de duas horas como co-piloto seja equivalente a uma hora como comandante-piloto, dado que essas horas foram feitas dentro do sistema de tripulação multi-piloto estabelecido e prescrito no manual de operações.

(2) paralelamente ao parágrafo *(a)(ii)*, quando operando sob IFR como piloto único, os requisitos prescritos na secção 127.02.1(8) estão em conformidade;

(3) em operações de tripulação multi-piloto, e antes do piloto operar como comandante-piloto, deve conclur o curso de comando prescrito na secção 127.03.5(1)*(b)*.

127.03.7 Formação e supervisão regulares

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que:

(a) cada membro da tripulação de voo leva a cabo formações e supervisões regulares e que todas essas formações e supervisões se mostrem relevantes para o tipo ou variante do helicóptero no qual o membro da tripulação é licenciado para operar;

(b) um programa de formação e de supervisão regular é incluso no manual de operações ;

(c) a formação regular é realizada por:

(i) uma pessoa competente, o caso de formação em terra e de reciclagens;

(ii) um instructor avaliador do tipo, no caso de helicóptero ou formação de simulador de voo;

(iii) pessoal competente no caso de emergência e formação em equipamento de segurança e supervisão; ou

(iv) pessoal competente, no caso de formação em gestão de recursos de tripulação;

(d) a supervisão recorrente é realizada por:

(i) um examinador no caso de supervisão da proficiência do operador; e

(ii) um comandante-piloto designado pelo operador no caso de supervisão operacional; e

(e) cada membro do convés de voo realize supervisões de habilidade do operador a cada seis meses de calendário como parte do equilíbrio normal da tripulação de voo.

(2) O operador deve assegurar que, no caso de uma supervisão da sua capacidade referida no sub- regulamento (1)*(e):*

(a) cada membro da tripulação de voo se submeta a tais supervisões para demonstrar a sua competência na ealização de procedimentos normais, anormais e de emergência; e

(b) tal supervisão é conduzida sem referência visual externa quando seja solicitado que o membro da tripulação de voo opere sob IFR.

(3) Após o término com sucesso da supervisão da capacidade do operador referida no sub- regulamento (1)(e), o operador deve emitir um certificado de competência ao membro da tripulação de voo em alusão, cujo certificado pode ser válido por um período de seis meses calculados a partir do ultimo dia do mês de calendário no qual o certificado é emitido.

(4) O operador deve assegurar que, no caso de uma supervisão operacional, cada membro da tripulação de voo leva à cabo a supervisão operacional no helicóptero para demonstrar a sua competência na realização de operações normais especificadas no manual de operações.

(5) Após o término com sucesso da supervisão operacional referida no sub- regulamento (4), o operador deve emitir um certificado de competência ao membro da tripulação em alusão, cujo certificado terá a validade de 12 meses de calendário calculados a partir do ultimo dia do mês de calendário no qual tal certificado é emitido.

(6) O operador deve garantir que, no caso de formação em equipamento de emergência e de segurança e supervisão, cada membro da tripulação de voo se submeta à formação e supervisão sobre a localização e uso de todos os equipamentos de emergência e de segurança transportados.

(7) Após o término com sucesso da supervisão sobre a localização dos equipamentos de emergência e de segurança referido no sub- regulamento (6), o operador deve emitir um certificado de competência ao membro da tripulação de voo em alusão, cujo certificado deve ser válido por um período de 12 meses de calendário calculados a partir do ultimo dia do mês de calendário no qual o certificado é emitido.

(8) O operador deve garantir que, no caso de formação em gestão de recursos de tripulação, cada membro da tripulação se submeta a tal formação como parte da formação regular tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

(9) O operador deve garantir que, no caso de formação em terra e de reciclagem, cada membro da tripulação de voo se submeta a tal formação em cada 12 meses de calendário.

127.03.8 Qualificação do piloto para operar no assento do piloto

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que:

(a) um piloto a ser indicado para operar mesmo no assento do piloto, conclua a formação e supervisão devida; e

(b) o programa de formação e supervisão seja:

(i) especificado no manual de operações ; e

(ii) levado à cabo de acordo com os curricula adequados tal como prescrito no Documento.

127.03.9 Programa avançado de qualificação

(1) O período e validade para a formação referida na secção 127.03.7 pode ser estendido se o Director-Geral tiver aprovado um programa avançado de qualificação estabelecido pelo operador.

(2) O programa avançado de qualificação deve conter formação e supervisão que estabelece e mantém uma proficiência que não seja inferior à proficiência referida nos regulamentos 127.03.3(4), 127.03.4, 127.03.5, 127.03.6 e 127.03.7.

DIVISÃO TRÊS: FORMAÇÃO DA TRIPULAÇÃO DE CABINE

127.03.10 Formação inicial

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que cada membro da tripulação de cabine termine com sucesso a formação inicial, prescrita no MOZ-CATS-OPS 127 antes de lever à cabo a formação do tipo e de diferenças.

127.03.11 Formação do tipo e de diferenças

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que o membro da tripulação de cabine tenha terminado a formação do tipo ou formação de diferenças, especificadas no manual de operações antes de lever à cabo as tarefas a ele indicadas.

(2) Um membro da tripulação de cabine deve terminar um curso de formação tipo quando:

(a) empregado pelo operador como membro da tripulação de cabine; ou

(b) indicado para agir como um membro da tripulação de cabine num tipo de helicóptero.

(3) Um membro da tripulação de cabine deve concluir um curso de formação de diferenças quando actua como um membro da tripulação de cabine:

(a) numa variante do tipo do helicóptero habitual; ou

(b) num tipo de helicóptero com equipamento, localização de equipamento, ou procedimentos de segurança que diferem do actual tipo ou variante do helicóptero.

(4) O operador deve determinar o conteúdo do tipo ou curso de formação de diferenças tendo em conta a formação anterior dos membros da tripulação da cabine tal e qual conste dos registos de formação dos membros de tripulação de cabine prescrito na secção 127.04.5.

(5) O operador deve garantir que:

(a) a formação tipo é conduzida de maneira estruturada, de acordo com os requisitos tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127;

(b) formação de diferenças é conduzida de maneira estruturada; e

(c) formação tipo e formação de diferenças incluem o uso de todos equipamentos de emergência e de salvamento e todos os procedimentos de emergência aplicáveis ao tipo ou variante de helicóptero e envolve formação e prática quer com instrumento representativo de formação ou no helicóptero real.

127.03.12 Voos de familiarização

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que após o término da formação do tipo ou formação de diferenças, cada membro da tripulação de voo leva à cabo voos de familiarização antes de agir como um dos integrantes do número mínimo de tripulantes de cabine prescritos na secção 127.02.4.

127.03.13 Formação regular

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que cada membro da tripulação de cabine se submete a formação regular, cobrindo as acções indicadas para cada membro da tripulação de cabine na evacuação e outro procedimento normal e de emergência adequado e de manobras relevantes para o tipo ou variante do helicóptero, de acordo com os requisitos como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

(2) O operador deve garantir que a formação regular e programa de supervisão inclui a instrução teórica e prática, assim como prática individual, tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

(3) Após o término com sucesso da formação e supervisão regulares, o operador deve emitir um certificado de competência ao membro de tripulação de cabine em alusão, cujo certificado deve ser válido por um período de 12 meses de calendário calculados a partir do ultimo dia do mês de calendáio em que o certificado é emitido.

127.03.14 Reciclagem

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que cada membro da tripulação de cabine que tenha estado ausente de todas as tarefas de voo por mais de seis meses faça uma reciclagem especificada no manual de operações, tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

(2) O operador deve garantir que um membro da tripulação de cabine que não tenha estado ausente de todas as tarefas de voo, mas que não tenha actuado como membro da triplação de voo num tipo particular de helicóptero por um período de seis meses, antes de lever à cabo tarefas nesse tipo de helicóptero, conclua:

(a) reciclagem nesse tipo de helicóptero; ou

(b) em dois sectores de familiarização durante operações comerciais nesse tipo de helicóptero.

127.03.15 Supervisão

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que durante ou após o término da formação prescrita nos regulamentos 127.03.10, 127.03.11 e 127.03.13 cada membro da tripulação de cabine se submeta a uma supervisão cobrindo a formação recebida por forma a verificar a sua proficiência na realização de tarefas de segurança e de emergência.

(2) As supervisões referidas no sub- regulamento (1) devem ser realizadas por pessoal competente.

(3) O operador deve assegurar que cada membro da tripulação de cabine se submeta a supervisões dos items para formação inicial, de tipo, de diferenças e regular, tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

DIVISÃO QUATRO: FORMAÇÃO DE OUTRO VOO

127.03.16 Formação do Membro de Tripulação

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve disponibilizar um curso de formação inicial, regular e de reciclagem para um:

(a) manuseador de carga;

(b) operador de guincho/manivela;

(c) navegador; ou

(d) outro membro de tripulação essencial para a segurança das operações, se o operador tiver tal pessoal de operações na sua empresa.

(2) O curso de formação referido no sub- regulamento (1) deve ser especificado no manual de operações.

127.03.17 Oficiais de Operações de Voo/ Despachante de Voo

(1) Um oficial de operações de voo/despachante de voo, quando empregue em conjunto com um método aprovado de supervisão de voo requerendo os serviços de oficiais licenciados de operações de voo/despachantes de voo deve ser licenciado de acordo com as disposições da Parte 65.

(2) Um agente de operações de voo/despachante de voo não deve ser indicado para exercer tarefas a menos que tal agente tenha:

(a) demonstrado ao operador conhecimento sobre:

(i) os conteúdos do manual de operações;

(ii) o rácio do equipamento usado nos helicópteros; e

(iii) o equipamento de navegação usado nos helicópteros; e

(b) demonstrado ao operador conhecimento sobre detalhes que se seguem relacionados com operações para as quais o agente é responsável e as áreas nas quais esse indivíduo é autorizado a exercer a supervisão do voo:

(i) as condições meteorológicas sazonais e as fontes de informação meteorológica;

(ii) os efeitos das condições meteorológicas nos receptores rádio usados nos helicópteros;

(iii) as peculiaridades e limitações de cada sistema de navegação usado pela operação; e

(iv) as instruções de carga do helicóptero.

(3) O agente de operações de voo/despachante de voo indicado para a tarefa deve ter familiarização completa com todas as características da operação pertinentes para tais tarefas.

4) Um agente de operações de voo/despachante de voo não deve ser indicado para exercer tarefas depois de 12 meses consecutivos de ausência, a menos que esteja em conformidade com as disposições do sub- regulamento (2).

SUBPARTE 4 – DOCUMENTAÇÃO E REGISTOS

127.04.1 Documentos a reter em terra

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial envolvido num serviço público regular de transporte aéreo, deve garantir que:

(a) uma cópia das partes relevantes do fólio do voo;

(b) a folha de carga e de acondicionamento;
(c) a lista de passageiros e manifesto de carga;
(d) a notificação especial de carga, se aplicável;
(e) a libertação da manutenção; e
(f) uma declaração geral para cada voo realizado no caso de um helicóptero envolvido em voos internacionais deve ser mantida num local seguro no primeiro ponto de partida.

(2) Os documentos referidos no sub- regulamento (1) devem ser mantidos por um período de pelo menos 90 dias.

127.04.2 Manual de operações

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve conceber um manual de operações contendo todas as informações requeridas por esta Parte e definir a maneira em que ele irá operar o serviço aéreo para o qual tenha sido licenciado nos termos das disposições das Leis que regem a Aviação Civil.

(2) O operador deve submiter as disposições do manual de operações em modelo duplicado para aprovação do Director--Geral.

(3) Se o Director-Geral certificar que o operador -

(a) estará em conformidade com as disposições do regulamento 127.06.7; e
(b) não irá operar o serviço aéreo em causa de forma contrária a qualquer das disposições das Leis da Aviação Civil, o Director-Geral deve certificar por escrito em ambas as cópias do manual de operações de que esse manual ja foi aprovado, e deve devolver uma cópia do manual de operações aprovado ao operador.

(4) O operador deve submeter uma alteração do manual de operações em duplicado para aprovação do Director-Geral.

(5) Se o Director-Geral estiver confiante de que o operador irá se conformar com as disposições do sub- regulamento (3)(a) e (b), o Director-Geral deve certificar aprovando por escrito em ambas as cópias dessa alteração, e deve retornar uma cópia da alteração aprovada ao operador.

(6) O operador deve a todo o momento operar o heliocóptero de transporte aéreo comercial de acordo com o manual de operações aprovado.

(7) O operador deve:

(a) garantir que todo o pessoal de operações está em condições de compreender a língua usada nessas secções do manual de operações relevantes para as suas tarefas;
(b) garantir que todos os voos são feitos de acordo com o manual de operações e que essas partes do manual de operações necessárias para a realização do voo são facilmente acessíveis para os membros da tripulação à bordo;
(c) tornar o manual de operações acessível para o uso e orientação do pessoal de operações;
(d) disponibilizar aos membros da tripulação de voo as cópias das secções do manual de operações relevantes para as tarefas a eles indicadas;
(e) manter o manual de operações actualizado; e
(f) manter o manual de operações em local seguro.

(8) Os conteúdos do manual de operações não devem entrar em contradição com as condições contidas no Certificado de Operador Aéreo emitido para o operador nos termos do regulamento 127.06.3.

(9) A estrutura e conteúdo do manual de operações referido no sub-regulamento (1) devem ser como descrito no Documento MOZ-CATS-OPS 127.

127.04.3 Registos do tempo de voo e períodos de actividade

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve:

(a) manter um registo actualizado do tempo de voo e período de actividades de todos os membros na companhia do operador; e
(b) manter os registos de tempo de voo e períodos de actividade por um período de 15 meses de calendário a partir da data do último voo de cada membro da tripulação.

(2) Um membro da tripulação de voo empregado em tempo parcial por um operador deve manter os seus própros registos de tempo de voo e de períodos de actividade e deve consequentemente disponibilizar cópias ao operador para lhe permitir garantir que tal membro da tripulação de voo não exceda os limites prescritos na escala de voo e de tarefas do operador referidos na secção 127.02.9.

127.04.4 Registos do equipamento de emergência e de salvamento

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve compilar uma lista de todos os equipamentos de salvamento e de emergência a transportar no helicóptero de transporte aéreo comercial e deve tornar esta lista disponível a todo momento para comunicação imediata aos centros de coordenação de busca e salvamento.

(2) A lista de eqquipamento de salvamento e de emergência deve estar inclusa no manual de operações.

(3) O formato e informação mínima a ser inclusa na lista de equipamento de salvamento e de emergência devem ser como descrito no Documento MOZ-CATS-OPS 127.

127.04.5 Registos de formação dos membros da tripulação

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve manter os registos de todas as formações e supervisões de capacidades levadas à cabo pelos membros da tripulação ao seu serviço, e tais recordes devem incorporar certificados indicando o término com sucesso de tais formações e supervisão de proficiência.

(2) O operador deve manter o registo de cada membro da tripulação de voo por um período de pelo menos três anos e o registo de cada membro da tripulação de cabine por um período de pelo menos 12 meses a partir da data em que o membro da tripulação em causa tenha abandonado o emprego desse operador.

(4) Os certificados referidos no sub- regulamento (1) devem ser disponibilizados pelo operador e à pedido do membro da tripulação em causa.

127.04.6 Folha de Carga e de acondicionamento

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial com a configuração máxima aprovada de passageiros sentados de mais de nove assentos:

(a) registado em Moçambique e operado em/dentro de Moçambique sob uma licença emitida nos termos das Leis da Aviação Civil; ou
(b) registado num Estado estrangeiro e operado, dentro ou para Moçambique sob uma licença emitida nos termos das Leis da Aviação Civil, deve assegurar que nenhum voo seja realizado pelo helicóptero a menos que a pessoa que superintende o processo de carregamento de tal helicóptero tenha terminado e certificado uma folha de carga e de acondicionamento.

(2) Uma folha de carga e de acondicionamento deve ser preenchida em duplicado, e uma cópia deve ser mantidaa de acordo com as disposições do regulamento 127.04.1.

(3) A folha de carga e de acondicionamento deve ser mantida pelo operador por um período de pelo menos 90 dias calculados a partir da data em que o voo é realizado.

(4) Os conteúdos mínimos da folha de carga e de devem ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

127.04.7 (Reservado)

127.04.8 Registo de gravadores de voo

Um operador deve garantir, para a extenção possível, no caso de de uma das suas aeronaves se envolver num acidente, a preservação de todos os registos relacionaos com o voo, e se necessário os registos de voo associados, e a sua manutenção sob custódia segura a sua disposição como determinado nos termos da Legislação Moçambicana sobre a investigação de acidentes.

SUBPARTE 5 - INSTRUMENTOS/EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÕES E DE NAVEGAÇÃO

127.05.1 Aprovação de instrumentos e de equipamentos

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que o voo não começe a menos que os instrumentos e equipamentos requeridos à luz desta Subparte, ou de outro modo instalados no helicóptero, estejam:

(a) sujeitos às disposições do sub-regulamento (2), aprovados e instalados de acordo com os requisitos, incluíndo requisitos de aeronavegabilidade, aplicáveis para esses instrumentos e equipamentos; e

(b) em condições para operação segura do tipo a realizar, excepto como disposto na Lista de Equipamento Mínimo.

(2) O operador não deve ser solicitado a obter aprovação para:

(a) fusos referidos na secção 91.04.2;

(b) tochas eléctricas intrinsicamente seguras referidas o regulamento 91.04.3(1)*(d);*

(c) relógio certo referido nos regulamentos 91.04.4 e 91.04.5;

(d) equipamento de primeiros-socorros referido na secção 91.04.16;

(e) megafones referidos na secção 91.04.24;

(f) equipamento de salvamento referido na secção 91.04.29; e

(g) âncoras de mar e equipamento para amaragem/ ancoragem de helicópteros anfíbios referidos na secção 91.04.30.

127.05.2 Voo, navegação e equipamento associado para helicópteros operados sob VFR

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial não deve operar o helicóptero em VFR, a menos que tal helicóptero esteja equipado com:

(a) uma bússola magnética;

(b) relógio de precisão indicando o tempo em horas, minutos e segundos;

(c) um altímetro de pressão sensível calibrado na base, com um instrumento de sub-escala, calibrado em hectopascais, ajustável para um instrumento de pressão barométrica possível de se encontrar durane o voo;

(d) um indicador de velocidade aérea;

(e) um indicador de velocidade vertical;

(f) um indicador de rotação e deslocamento ou um coordenador de rotação incorporando num indicador de deslocamento;

(g) um indicador de atitude;

(h) um indicador de estabillização de direcção; e

(i) um meio de indicação no cockpit da temperatura exterior em graus Celsius: dado que um helicóptero com um peso certificado de 2730 quilogramas ou menos, não tem que se conformar com as disposições do parágrafo *(g)* e *(h).*

(2) caso dois pilotos forem solicitados a operar um helicóptero de transporte aéreo comercial, a estação do segundo piloto deve estar equipada com:

(a) um altímetro de pressão sensível calibrado na base, com um instrumento de sub-escala, calibrado em hectopascais, ajustável para um instrumento de pressão barométrica provável de se encontrar durante o voo;

(b) um indicador de velocidade aérea;

(c) um indicador de velocidade vertical;

(d) um indicador de rotação e deslocação ou um coordenador de rotação, incorporando um indicador de deslocamento;

(e) um indicador de atitude;

(f) um indicador de estabillização de direcção: dado que um helicóptero com um peso certificado de 2730 quilogramas ou menos, não tem que se conformar com as disposições do parágrafo *(e)* e *(f).*

127.05.3 Voo, navegação e equipamento associado para aeronaves operadas sob IFR

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial não deve operar o helicóptero em IFR, a menos que o helicóptero seja equipado com:

(a) uma bússola magnética;

(b) relógio de precisão indicando o tempo em horas, minutos e segundos;

(c) um altímetro de pressão sensível calibrado na base, com um instrumento de sub-escala, calibrado em hectopascais, ajustável para um instrumento de pressão barométrica possível de se encontrar durane o voo;

(d) no caso de um helicóptero operado num serviço público de transporte aéreo regular ou não-regular e com um peso máximo certificadode mais de 5700 quilogramas, um rádio altímetro com um alerta áudio operando abaixo de uma altura predeterminada e um alerta visual capaz de operar numa altura seleccionada pelo piloto;

(e) um sistema de indicador de velocidade aérea com tubo piloto aquecido ou meio equivalente para prevenção do mau funcionamento como resultado quer da condensação como da congelação, incluindo um indicador de alerta de falha do piloto de aquecimento;

(f) um indicador de velocidade-vertical;

(g) um indicador de rotação e deslocamento ou um coordenador de rotação, incorporando um indicador de deslocamento;

(h) um indicador de atitude;

(i) um indicador único de atitude em standby, capaz de ser usado a partir inclusive das estações de pilotos que:

(i) seja continuamente mecanizado durante a operação normal e, depois da falha total do sistema eléctrico normal seja mecanizado a partir da sua fonte independente do sistema eléctrico normal;

(ii) disponibilize operações confiáveis para um mínimo de 30 minutos depois da falha do sistema eléctrico normal, tendo em conta outras fontes de fornecimento de energia de emergência e procedimentos operacionais;

(iii) opere independentemente de outro sistema indicador de attitude;

(iv) é automaticamente operado depois da falha total do sistema eléctrico normal; e

(v) seja adequadamente iluminado durante todas as fases da operação:

Se o sistema de instrumento de atitude em *standby* for capaz de ser usado através de altitudes de voo de 360 graus de inclinação e rotação, os indicadores de rotação e de deslocamento podem ser substituídos por indicadores de deslocamento;

(j) um indicador de estabilização de direcção;

(k) um meio de indicação no compartimento da tripulação de voo da temperatura exterior em graus *Celsius*; e

(l) uma fonte alternativa de pressão estática para o altímetro e os indicadores de velocidade aérea e velocidade vertical.

(2) Se dois pilotos são solicitados a operar um helicóptero de transporte aéreo comercial, a estação do segundo piloto deve estar equipada com:

(a) um altímetro de pressão sensível com um instrumento de sub-escala, calibrado em hectopascais, ajustável por qualquer instrumento barométrico de pressão possível de se encontrar durante o voo, que pode ser um dos dois altímetros necessários nos termos do sub regulamento (1)(c);

(b) um sistema indicador de aerovelocidade com tubo piloto aqueceido ou meio equivalente para prevenção de mau funcionamento como resultado quer da condensação como da congelação incluíndo um indicador de alerta de falha do piloto de aquecimento;

(c) um indicador de velocidade-vertical;

(d) um indicador de rotação e deslocamento ou um coordenador de rotação, incorporando um indicador de deslocamento;

(e) um indicador de altitude; e

(f) um indicador de estabilização de direcção.

(3) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (1)*(i)* deve estar claramente evidente para os membros da tripulação de voo quando o indicador de *standby* de altitude estiver sendo operado por motor de emergência.

(4) Quando o indicador de *standby* de altitude referido no sub-regulamento (1)*(i)* tiver a sua própria fonte de energia, deve existir um indicador associado, quer no instrumento ou painel de instrumentos , quando essa fonte de energia estiver em uso.

127.05.4 Equipamento radar de condições atmosféricas de aviação

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial com uma configuração máxima de passageiros sentados superior a nove assentos envolvido nom serviço de transporte aéreo público regular ou não-regular, não deve operar o helicóptero a menos que tal helicóptero esteja equipado com equipamento radar de condições atmosféricas de aviação sempre que tal helicóptero estiver a ser operado por à noite ou em IMC em áreas onde tempestades ou outras condições atmosféricas potencialmente perigosas, obsevadas como detectáveis com radares de condições atmosféricas de aviação, com probabilidade de existir ao longo da rota.

127.05.5 Sistema intercomunicador da tripulação de cabine

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial no qual se requeira mais do que um membro de tripulação de cabine, não deve operar o helicóptero a menos que tal helicóptero seja equipado com um equipamento intercomunicador de tripulação de cabine, incluíndo auscultadores e microfones, não do tipo manual, para uso de todos os membros da tripulação de cabine.

127.05.6 Sistema de interfone para os membros da tripulação de *cockpit*

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial com uma configuração maxima aprovada superior a 19 assentos não deve operar este helicóptero a menos que o mesmo esteja equipado com um sistema intercomunicador para os membros da tripulação de cabine.

(2) O sistema intercomunicador para membros da tripulação de cabine deve :

(a) operar independentemente do sistema público referido na secção 127.05.7 excepto para receptores, microfones, botões de selecção e planos de sinais de alerta;

(b) disponibilizar um meio de comunicação em dois sentidos entre a cabine e o compartimento de cada passageiro;

(c) ser facilmente acessível para uso em cada uma das estações da tripulação do *cockpit*;

(d) ser facilmente acessível para uso nas estações de tripulação de cabine próximas de cada nível separado ou cada par de níveis de saídas de emergência;

(e) ter um sistema de alerta incorporando sinais áudio ou visual para uso dos membros da tripulação de cabine para alerter a tripulação de cabine e para uso da tripulação de cabine para alerter a tripulação do *cockpit*;

(f) possuir um meio de recepção de chamadas que permite determinar se é uma chamada normal ou de emergência; e

(g) disponibilizar, em terra, um meio de comunicação em dois sentidos entre o pessoal em terra e pelo menos dois membros da tripulação do cockpit, caso a concepção do helicóptero requeira esse interfone de comunicação.

127.05.7 Sistema público de comunicação

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial com uma configuração maxima aprovada de mais de nove assentos, não deve operar o helicóptero a menos que tal helicóptero esteja equipado com um sistema público de comunicação.

(2) O sistema público de comunicação deve:

(a) operar independentemente dos sistemas de interfone referidos nos regulamentos 127.05.5 e 127.05.6, excepto para auscultadores, microfones, botões de selecçãos e planos de sinais de alerta;

(b) estar prontamente acessível para uso imediato da estação de cada de membro da tripulação de *cockpit*;

(c) estar prontamente acessível para uso de pelo menos a estação da tripulação de cabine na cabine;

(d) no caso de sistema de comunicação microfone público projectado para uso da tripulação de cabine, estar posicionado adjacente ao assento da tripulação de cabine localizado próximo de cada saída de emergência ao nível do chão no compartimento do passageiro;

(e) ser capaz de ser operado dentro de 10 segundos por parte do membro da tripulação de cabine em cada uma dessas estações no compartimento a partir das quais o uso desse sistema de comunicação público é acessível;

(f) ser audível e inteligível em todas as fases do voo em todos os assentos de passageiros, lavabos e assentos e estações da tripulação de cabine;

(g) ser continuamente mecanizado durante a operação normal; e

(h) disponibilizar operações consistentes de pelo menos 10 minutos, a seguir a uma falha total de um sistema normal de produçao eléctrica.

127.05.8 Helicópteros certificados para operar na água

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial certificado para operar em água, nao deve operar o helicóptero na água a menos que tal helicóptero esteja equipado com:

(a) uma âncora marinha e outro equipamento necessário para facilitar a segurança, ancoramento ou manobras desse helicóptero em água, apropriado para o seu tamanho, peso e características; e

(b) equipamento para fazer, onde for aplicável, o sinal de som prescrito nos Regulamentos Internacionais sobre a Prevenção de Colisões no Mar.

127.05.9 Colete salva-vidas

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial não deve operar o helicóptero para além de 10 minutos do tempo de voo em velocidade normal de cruzeiro a partir da terra quando o relatório de condições atmosféricas ou as previsões em poder do comandante-piloto indiquem que:

(a) a temperatura da água será inferior a 100 C durante o voo; ou

(b) O tempo estimado de resgate excede o tempo de salvamento calculado, a menos que cada pessoa à bordo esteja vestida de um colete salva-vidas.

127.05.10 Equipamento de comunicação

(1) Um helicóptero deve estar equipado com um equipamento de comunicação rádio capaz de:

(a) realizar comunicações em dois sentidos para efeitos de controlo do heliporto;

(b) receber informação meteorológica a qualquer altura durante o voo; e

(c) realizar comunicações em dois sentidos a qualquer altura durante o voo com pelo menos uma estação aeronáutica e com outras estações aeronáuticas e nessas frequências tal como pode ser prescrito por autoridade apropriada.

127.05.11 Equipamento de navegação

(1) Um helicóptero deve estar equipado com equipamento de navegação que o permita proceder:

(a) de acordo com o plano operacional de voo;

(b) de acordo com os tipos de RNP prescritos; e

(c) de acordo com os requisitos dos serviços de tráfego aéreo.

(2) O helicóptero deve estar suficientemente equipado com equipamentos de navegação para garantir que, no caso de falha de um item do equipamento em qualquer estágio do voo, o equipamento remanescente permita ao helicóptero navegar de acordo com o sub-regulamento(1).

(3) Em voos em que se pretenda aterrar em condições meteorológicas de instrumentos, um helicóptero deve estar equipado com um equipamento radio capaz de receber sinais que disponibilizam direcção para um ponto a partir do qual uma aterragem visual pode ser efectuada. Este equipamento deve ser capaz de fornecer essa orientação em cada heliporto no qual se pretenda aterrar em condições meteorológicas de instrumentos e em quaisquer heliportos alternantes designados.

127.05.12 Instalação de Equipamentos de Navegação/ /Comunicações

A instalação de equipamento deve ser tal que a falha de uma simples unidade necessária quer para efeitos de comunicações ou de navegação ou de ambos não irá resultar na falha de outra unidade necessária para efeitos quer de comunicações ou de navegação.

127.05.13 Gravadores de voo FDR-CVR

Nota 1: Os gravadores de voo compreendem dois sistemas um gravador de dados de voo e gravador de vozes do *cockpit*.

Nota 2: Esta secção inclui os requisitos de registo de voo para helicópteros envolvidos em operações gerais de aviação internacional assim como para aqueles envolvidos em operações internacionais de transporte aéreo comercial.

(1) Tipos de gravadores de dados de voo:

(a) Um gravador de dados de voo do Tipo A deve registar os parâmetros necessários para determinar com precisão a trajectória de voo do helicóptero, velocidade, altitude, potência do motor e operações;

(b) Gravador de dados de voo do Tipo V deve registar os parâmetros necessários para determinar com precisão a trajectória de voo do helicóptero, velocidade, altitude e potência do motor;

(c) O uso de gravadores de dados de voo de folha metálica de gravação não é permitido.

(2) Gravadores de dados de voo dos Tipos IV e V devem ser capazes de manter a informação registada durante, pelo menos, as últimas dez horas do seu funcionamento.

(3) Gravadores de dados de voo do helicóptero para o qual o certificado individual de aeronavegabilidade tenha sido emitido pela primeira vez ou depois de 1 de Janeiro de 1989:

(a) Todos os helicópteros de peso máximo à descolagem certificado de mais de 7 000 kg devem estar equipados com um gravador de dados de voo do Tipo IV;

(b) Todos helicópteros de peso máximo à descolagem certificado de 2 700 kg e mais incluíndo 7 000 kg devem estar equipados com um gravador de dados de voo do Tipo V.

(4) Quando envolvidos em operações internacionais de transporte aéreo comercial, todos os helicópteros com peso máximo à descolagem certificado de 2 700 kg e mais incluíndo 7 000 kg devem estar equipados com um gravador de voz de cockpit, cujo objectivo é proceder a gravação do ambiente audio no convés do voo durante o tempo de voo. Para helicópteros não equipados com um gravador de dados de voo, pelo menos a velocidade principal de rotação deve ser registada na cassete do gravador de voz do *cockpit*.

(5) Quando envolvidos em operações internacionais gerais de aviação, todos os helicópteros com máximo de peso à descolagem certificado de 2 700 kg, e mais incluindo 7 000 kg, devem estar equipados com um gravador de registo de vozes de cockpit, cujo objectivo é de registar o ambiente audio do convés de voo durante o tempo de voo. Para helicópteros não equipados com

um gravador de dados do voo, pelo menos a velocidade principal de rotação deve ser registada numa cassete do gravador de vozes do cockpit.

(6) Duração da gravação de vozes do *cockpit*:

(a) Um gravador de vozes do cockpit deve ser capaz de reter a informação registada, durante, pelo menos os últimos 30 minutos do seu funcionamento; e

(b) Um gravador de vozes do *cockpit*, instalado em helicópteros para os quais o certificado de aeronavegabilidade tenha sido pela primeira vez emitido em ou depois de 1 de Janeiro de 1990, deve ser capaz de reter informação registada durante pelo menos duas últimas horas do seu funcionamento.

(7) Gravadores de voo não devem ser desligados durante o tempo de voo.

127.05.14 Extintores Portáteis de Fogo

(1) Um helicóptero deve estar equipado com extintores portáteis de fogo de um tipo que, quando descarregado, não causará contaminação perigosa do ar dentro do helicóptero.

Pelo menos deve estar localizado no:

(a) no compartimento dos pilotos; e

(b) compartimento de cada passageiro que seja separado do compartimento do piloto e não é facilmente acessível ao membro da tripulação de voo.

127.05.15 Couraças de Segurança

(1) Um helicóptero deve ser equipado com:

(a) um assento ou berço para cada pessoa que tenha completado o seu segundo aniversário;

(b) um cinto de segurança para cada assento e cinto restritivos para cada berço; e

(c) uma couraça de segurança para cada assento da tripulação de voo. A couraça de segurança para cada assento para pilotos deve incorporar um mecanismo que automaticamente restringe o tronco do ocupante em caso de uma rápida desaceleração.

Nota: Couraças de segurança incluem protectores dos ombros e um cinto de segurança que pode ser independentemente usado.

127.05.16 Transmissor locator de emergência (ELT)

(1) Todos os helicópteros com desempenho da Classe 1 e 2 operando em voos sobre o mar, devem estar equipados com, pelo menos um ELT transportado flutuando na corrente mas não serão necessários mais do que um total de dois ELT.

(2) Helicópteros em voos sobre áreas de terra firme designadas tal como descritas como areas dispersas definidas devem ser equipados com pelo menos um ELT.

(3) Todos os helicópteros devem conter um ELT automaticamente activado.

(4) O equipamento ELT transportado para satisfazer os requisitos de (1), (2), e (3) deve operar de acordo com as disposições relevantes do Anexo 10, Volume III da ICAO.

(5) Quando um helicóptero de 5700 kg (12,500 libras) de peso máximo à descolagem ou menos transportar pasageiros num voo para o qual se requer um ELT, um anúncio prontamente visível ou meio equivalente deve ser instalado em cada cabine de passageiros indicando a localização e operação do ELT.

(6) Excepto quando de outra forma definido, os requisitos que se seguem aplicam-se ao tipo F, AF, AP de instalações de ELT em helicópteros:

(a) Quando instalado num helicóptero, o ELT deve ser montado com o seu ponto de eixo sensitivo na direcção do voo;

(b) Quando instalado num helicóptero, o ELT deve ser montado com o seu de eixo sensitivo a aproximadamente 45 graus abaixo a partir da direcção normal à frente do voo;

(c) O ELT deve estar instalado para resistir as forças de inércia final de 10g para cima, 22.5g para baixo, 45g para frente e 7.5g ao lado;

(d) A localização escolhida para o ELT deve estar suficientemente livre de vibrações por forma a prevenir a activação involuntária do transmissor;

(e) O ELT deve estar localizado e montado de tal forma que minimize a probabilidade de danificar o transmissor e a antena por fogo ou de a esmagar como resultado de uma colisão; e

(f) O ELT deve estar acessível para activação e desactivação manual.

(7) Caso esteja equipado com uma antena para operação portátil, o ELT deve ser facilmente detectável a partir do interior da aeronave:

(a) A superfície externa da aeronave deve ser marcada para indicar a localização do ELT; e

(b) O ELT não deve usar a antena de outro sistema aviónico.

(8) A localização da antena externa deve ser escolhida tendo em consideração os seguintes factores:

(a) A antena ELT deve ser montada o mais afastado possível de outras antenas Frequência Muito Alta (VHF);

(b) A distância entre o transmissor e a antena deve estar em concordância com as instruções de instalação do ELT do fabricante ou de outros dados aprovados;

(c) A posição da antena deve ser tal que garanta as características essenciais de radiação omnidirecional quando a aeronave está na sua superfície ou altitude de água;

(d) A antena deve ser montada o mais afastado para trás possível;

(e) A antena ELT não deve obstruir as outras antenas no voo; e

(f) O ELT deve ser sujeito a um teste operacional.

(9) Nenhum ELT com bateria de lítio ou de magnésio deve ser empacotada dentro de uma balsa salva-vidas n aeronave.

(10) Onde o sistema ELT inclui um sistema de remoto controlo para activar e desactivar o transmissor, devem ser feitas disposições para prevenir operações inadvertidas do remoto controlo e um placard mostrando o alerta que se segue deve estar localizado próximo de cada remoto controlo:

"APENAS PARA USO DE EMERGÊNCIA DE AVIAÇÃO. OPERAÇÕES PROIBIDAS E NÃO-AUTORIZADAS."

(10) Quando as baterias do ELT poderem ser carregadas durante o voo, devem ser feitas disposições para:

(a) indicar à tripulação de voo que o carregamento está em curso; e

(b) prevenir descargas da bateria resultantes da montagem de instalações eléctricas de curto-circuito ocorridas durante serviços normais de manutenções ou de colisões destruidoras.

127.05.17 Uso de ELT- transmissor locator de emergência (isenções)

(1) Quandoe um helicóptero for obrigação a estar equipado com um ELT em conformidade com 127.05.16, a aeronave pode ser operada sem um ELT operacional:

(a) quando uma lista de equipamnto mínimo tenha sido aprovada pelo Director-Geral para o operador, a aeronave é operada de acordo com a lista de equipamento mínimo, ou

(b) quando uma lista de equipamento mínima não tenha sido aprovada pelo Director-Geral respeitante ao operador da aeronave, o operador deve;

(i) proceder à reparação ou remoção do ELT no primeiro aeródromo no qual a reparação ou remoção pode ser consumada,

(ii) proceder à remoção do ELT da aeronave, e enviá-lo ELT para o serviço de manutenção;

(iii) dispôr de um aviso prontamente visível dentro do *cockpit* da aeonave, pelo período de remoção do ELT da aeronave, informando que o ELT foi removido e indicar a data da remoção; e

(iv) re-equipar a aeronave com um ELT functional dentro de 30 dias depois da data da remoção.

127.05.18 Helicópteros em voos de grandes altitudes

Nota. Altitude aproximada na Atmosfera Padrão Correspondente ao valor da pressão absoluta usada neste texto é a que se segue:

Pressão absoluta	Metros	Pés
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000
376 hPa	7 600	25 000

(1) Um helicóptero que se pretenda operar em altitudes de voo nas quais a pressão atmosférica é inferior a 700 hPa nos compartimentos pessoais deve ser equipado com locais para armazenagem de oxigénio e aparatos de dispensa capazes de armazenar e dispensar o fornecimento de energia.

(2) Um helicóptero que se pretenda operar em altitudes de voo nas quais a pressão atmosférica é inferior a 700 hPa mas que é disponibilizada com meios de manutenção de pressão superior a 700 hPa em compartimentos pessoais deve ser equipado com locais para armazenagem de oxigénio e aparatos de dispensa capazes de armazenar e dispensar o fornecimento de energia.

(3) Um helicóptero que se pretenda operar em altitudes de voo nas quais a pressão atmosférica é superior a 376 hPa o qual não pode descer em segurança dentro de quarto minutos para uma altitude de voo na qual a pressão atmosférica é igual a 620 hPa, e para o qual o certificado individual de aeronavegação foi emitido em ou depois de 9 de Novembro de 1998, deve estar equipado com um equipamento e oxigénio automaticamente desdobráveis. O número total de unidades dispensadas de oxigénio pode exceder o número de passageiros e de assentos de assistentes de cabine em pelo menos 10 por cento.

127.05.19 Helicópteros transportando assentos de passageiros e de assistentes de cabine

(1) Todos os helicópteros devem estar equipados com um assento virado para frente ou para trás (dentro de 15 do eixo longitudinal do helicóptero), fixado com uma couraça de bordo de segurança para uso de cada assistente de cabine e um assento e cinto de segurança deve ser disponibilizado para o uso de cada assistente de cabine adicional.

(2) Assentos para assistente de cabine devem estar localizados próximo do nível do chão das saídas de emrgência tal como recomendado para facilitar a evacuação de emergência.

Nota: A couraça de segurança de bordo inclui uma presilha para os ombros e um cinto de segurança que pode ser usado de forma independente.

127.05.20 Transponders que reportam a pressão-altitude

Salvo devidamente isentado pelo pelo Director-Geral, todos os helicópteros devem ser equipados com um transponder de reporte de pressão-altitude para voar em espaços aéreos designados.

127.05.21 Equipamento de flutuação de emergência

(1) Todos helicópteros que se pretenderem voar sobre a água devem estar equipados com um meio rápido e desdobrável de flutuação permanente ou rápido por forma a garantir a navegação segura do helicóptero quando:

(a) voar sobre a água numa distância a partir da terra correspondente a mais de 10 minutos em velocidade normal de cruzeiro no caso de helicópteros com desempenho de Classe 1 ou 2; ou

(b) voar sobre água para além do auto rotacional or distância de aterragem forçada segura a partir da terra no caso de helicópteros de desempenho de Classe 3.

(2) Helicópteros com desempenho de Classe 1 e 2, operando de acordo com as disposições de (1) devem estar equipados com:

(a) um colete salva-vidas, ou instrumento individual de flutuação equivalente, para cada pessoa à bordo, armazenado numa posição facilmente acessível a partir do assento ou berço da pessoa para quem o colete é disponibilizado;

(b) barcas salva-vidas em número suficiente para transportar todas as pessoas à bordo, armazenadas de forma a facilitar o seu pronto uso em emergências, dado que esse equipamento de salva-vidas inclui meios de sustentação da vida uma vez ser adequados para a realização do voo; e

(c) equipamento para fazer sinais pirotécnicos de socorro.

(3) Cada colete salva-vidas e instrumento individual equivalente de flutuação, quando transportado de acordo com esta secção deve ser equipado com um meio de iluminação eléctrico para efeitos de facilitação da localização das pessoas.

(4) Helicópteros com desempenho da Classe 3 quando operando para além da distância auto rotacional a partir da terra devem ser equipados com um colete salva-vidas, ou instrumento individual de flutuação equivalente, para cada pessoa à bordo, armazenado em posição facilmente acessível a partir do assento ou berço da pessoa para quem o uso é destinado.

(5) No caso de helicópteros com desempenho de Classe 2 e Class 3, quando descolam ou aterram em heliportos onde, na opinião do Operador, a descolagem ou trajectória de aproximação é muito inclinada para a água que no caso de uma avaria ou acidente de pequena dimensão pode existir a probabilidade de infiltração de água, deve ser transportado, pelo menos o equipamento exigido em (2) (a).

SUBPARTE 6 – CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO

127.06.1 Requisitos para ser portador de um Certificado de Operador Aéreo

Nenhuma pessoa deve operar um serviço de helicóptero comercial ao menos que a pessoa seja portadora de um Certificado de Operador Aéreo e que esteja em conformidade com as disposições aplicáveis.

127.06.2 Candidatura para obtenção de um Certificado de Operador Aéreo e especificação de operações

(1) Uma candidatura para obtenção de um Certificado de Operador ou especificação de operações, deve ser dirigida ao Director-Geral em modelo apropriado tal como prescrito no MOZ-CATS-OPS 121 e deve estar acompanhado dos devidos encargos tal como prescrito na Part 187.

(2) Cada candidatura submetida à luz do sub-regulamento (1) deve demosntrar que o candidato:

(a) possui equipamento adequado, serviços e pessoal para operar o helicóptero para transporte aéreo comercial proposto;

(b) possui uma estrutura de gestão organizacional aprovada capaz de disponibilizar a supervisão adequada ao pessoal operacional;

(c) publicou num Manual de Operações um sistema de políticas e procedimentos que norteam todas as actividades propostas;

(d) possui um programa de segurança aprovado e adequado para a operação em curso; e

(e) é capaz de conduzir a operação de transporte aéreo de maneira segura e adequada e em completa conformidade com todas as regras e princípios aplicáveis.

(3) A submissão de uma candidatura à luz desta sub-parte não impõe nenhuma obrigação sobre o Director-Geral de emitir um Certificado de Operador Aéreo ou especificações de operações até que lhe seja dado tempo razoável para rever a candidatura; e a candidatura tenha sido adjudicada de acordo com 127.06.3 destes regulamentos.

(4) Em conformidade com o sub-regulamento (2) parágrafo *(b),* a estrutura de gestão deve consistir das seguintes posições tal como aplicáveis ao tipo de operações propostas, devendo os incumbentes das mesmas ser aprovadas pelo Director-Geral:

(a) Gestor de operações ou Director-Geral de Operações de Voo (DO ou DFO);

(b) Piloto Chefe;

(c) Supervisor dos Pilotos da Companhia;

(d) Director-Geral de Segurança;

(e) Director-Geral de Manutenção; e

(f) Director-Geral de Serviços de Cabine (onde aplicável).

(5) Onde são usados outros títulos de gestão para além daqueles indicados no sub regulamento (4), o operador deve indicar nos seus manuais operacionais, onde os títulos da companhia correspondem as posições aquí referidas.

(6) O Director-Geral pode aprovar as posições dos incumbentes nos proprietários de COA existentes e nomear incumbentes para novas candidatures de COA, ou incumbentes recentemente indicados, desde que:

(a) o operador faça uma nomeação oficial para cada incumbente;

(b) o incumbente descarrega as suas responsabilidades para um nível satisfatório para o Director-Geral ;

(c) o incumbente indica através da assinatura do formulário de nomeação, a sua aceitação da responsabilidade indicada para a posição;

(d) a companhia, por meio de assinatura da nomeação, certifica a sua delegação ao nomeado, a autoridade para executar as responsabilidades associadas à posição; e

(e) o Director-Geral após revisão da nomeação estiver confidante de que o incumbente tem experiência, antecedentes e conhecimentos necessaries para a posição a que é indicado.

127.06.3 Adjudicação da candidatura para um Certificado de Operador Aéreo

(1) Na consideração de uma candidatura referida na secção 127.06.2 o Director-Geral pode conduzir a investigação que julgar necessárias.

(2) Uma candidatura pode ser aprovada e o Certificado de Operador Aéreo emitido quando o Director-Geral for de opinião que todas as regras aplicáveis e padrões foram satisfeitos e que a emissão do Certificado de Operador Aéreo será no interesse do público.

(3) Se após revisão da candidature o Director-Geral for de opinião que o candidature não reúne os requisitos, ele deve notificar o candidato sobre a sua decisão de não emitir o Certificado de Operador Aéreo, explanando:

(a) suas razões para a recusa;

(b) as acções correctivas e/ou, documentação suplementar para suporte adicional da candidatura; e

(c) o período de tempo que o Director-Geral tiver estabelecido para finalizar a candidatura, depois do qual o Director-Geral deve aprovar ou recusar a candidatura com base em qualquer nova informação recebida até a data da revisão.

(4) Um Certificado de Operador Aéreo deve ser emitido em formato apropriado tal como prescrito no documento MOZ--CATS-OPS 127, sob condições sobre as quais o Director-Geral pode determinar.

(5) Quando o Director-Geral decidir recusar uma candidatura à luz do sub regulamento (3) qualquer taxa paga para efeitos de candidatura pode ou não ser reembolsada por discrição do Director Geral.

127.06.4 (Reservado)

127.06.5 Auditoria de certificação e regulamentar

(1) Uma candidature para emissão de um Certificado de Operador Aéreo deve permitir que um oficial autorizado realize inspecções e auditorias de segurança necessárias para verificar a validade da candidatura feita nos termos do regulamento 127.06.2 ou 127.06.3.

(2) O detentor de um Certificado de Operador Aéreo deve permitir a um oficial autorizado realizar as inspecções e auditorias de segurança que podem ser necessárias para determinar a observância dos requisitos necessarios prescritos nesta Parte.

127.06.6 Observância do Certificado de Operador Aéreo

(1) O detentor de um certificado de Operador Aéreo deve -

(a) notificar o Director-Geral na forma prescrita no Documento MOZ-CATS-OPS 127, antes de efectuar qualquer mudança aos aspectos particulares do certificado de Operador Aéreo;

(b) exibir o Certificado de Operador Aéreo em local proeminente na base principal das operações e reproduzir tal Certificado de Operador Aéreo para e sob solicitação de qualquer inspector do IACM; e

(c) não oferecer qualquer serviço excepto quando devidamente autorizado no COA ou Especificações Operacionais.

127.06.7 Registo de Certificados de Operador Aéreo

(1) O Director-Geral pode manter um registo de todos os certificados de Operador Aéreo emitidos nos termos das secções desta Parte.

(2) O registo deve conter os seguintes aspectos particulares:

(a) O nome completo e, se existir algum, o nome comercial do detentor do Certificado de operador Aéreo;

(b) o endereço postal do detentor de Certificado de Operador Aéreo;

(c) o número do certificado de Operador Aéreo emitido ao proprietário;

(d) aspectos particulares do tipo de serviço aéreo para o qual o certificado de Operador Aéreo foi emitido;

(e) aspectos particulares da categoria de helicóptero para o qual o Certificado de operador Aéreo foi emitido; e

(f) a data na qual o Certificado de Operador Aéreo foi emitido.

(3) Os aspectos particulares referidos no sub-regulamento (2) devem ser guardados no registo dentro de sete dias a partir da data da emissão do Certificado de Operador Aéreo pelo Director--Geral.

(4) O registo deve ser mantido em local seguro no gabinete do Director Geral.

(5) Uma cópia do registo deve ser fornecida pelo Director--Geral, no acto de pagamento da taxa devida tal como prescrito na Parte 187, a qualquer pessoa que tenha solicitado a cópia.

127.06.8 Conteúdo de um certificado de Operador Aéreo

(1) Cada certificado de operador aéreo deve conter a seguinte informação:

(a) o número do certificado de Operador Aéreo,
(b) o nome legal do operador aéreo e o endereço do negócio;
(c) a data e local da emissão do Certificado de Operador Aéreo, e uma declaração do período de validade de acordo com o sub regulamento 127.06.4(1);
(d) as condições gerais anexas ao Certificado de Operador Aéreo; e
(e) as especificações operacionais que estabelecem a natureza, condições e limitações da operação de transporte aéreo proposta.

(2) Cada Especificações Operacionais constituem anexo ao Certificado de Operador Aéreo e devem ter em conta, pelo menos os seguintes padrões técnicos operacionais e áreas de manutenção:

(a) o endereço empresarial e número de telefone do operador aéreo;
(b) a localização específica do endereço físico do operador aéreo;
(c) a organização de operações de voo incluíndo incumbents aprovados;
(d) a organização de manutenção e de produção incluíndo os incumbents aprovados;
(e) as datas de aprovação dos mauais operacionais e técnicos;
(f) as categories dos helicópteros de transporte aéreo comercial autorizados;
(g) as regiões de operações de voo;
(h) as regras de voo aplicáveis para a operação,
(i) as formas autorizadas de helicópteros de transporte aéreo comercial,
(j) os tipos aprovados de helicópteros;
(k) as especificações de manutenção de cada helicóptero,
(l) a lista de helicópteros; e
(m) qualquer outra autorização, restrição, limitação, desvios, ou isenção do Director Geral determina a relevância da emissão do certificado de Operador Aéreo.

SUBPARTE 7 – OPERAÇÕES DE VOO

127.07.1 Rotas e áreas de operação

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que a escala de serviço de operações de transporte aéreo público seja apenas realizadas nas rotas para as quais:

(a) facilidades e serviços de terra, incluíndo serviços meteorológicos, sejam fornecidos como adequados para a operação planeada;
(b) mapas e cartas apropriadas estão disponíveis; e
(c) quando um helicóptero mono-motor é usado, estão disponíveis superficies que permitem a execução de uma segura descolagem forçada.

(2) O operador deve garantir que as operações apenas são realizadas dentro dessas áreas e ao longo dessas rotas para as quais tenha sido obtido autorização e aprovação, ou rotas para as quais a autorização tenha sido dada.

(3) O operador deve garantir que:

(a) o desempenho do helicóptero a usar, é adequado para se conformar com os requisitos de altitude mínima de voo; e
(b) o equipamento do helicóptero a usar, se conforma com os requisitos mínimos para a operação planeada.

127.07.2 Estabelecimento de procedimentos

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve:

(a) estabelecer procedimentos e instruções, para cada tipo de helicóptero, contendo tarefas para o pessoal de terra e dos membros da tripulação para todos os tipos de operações quer em terra como em voo;
(b) estabelecer um sistema de lista de verificação a ser usado pelos membros da tripulação de voo para todas as fases da operação sob condições normais, anormais e de emergência, para garantir que os procedimentos operativos do manual de operações são seguidos; e
(c) garantir que os membros da tripulação de voo não realizem qualquer outra actividade durante as fases críticas do voo para além daquelas requeridas para a operação segura do helicóptero.

127.07.3 Controlo e supervisão operacionais

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve exercer o controlo operacional e estabelecer, manter um método aprovado de supervisão das operações de voo.

127.07.4 Competência do pessoal de operações

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que todo o pessoal indicado para, ou directamente envolvido, operações em terra e em voo, são correctamente instruídos, tenham demonstrado as suas capacidades nas suas tarefas particulares e estão conscientes das suas responsabilidades e o relacionamento dessas tarefas para a operaçãocomo um todo.

127.07.5 Uso do serviços de tráfego aéreo

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que os serviços de tráfego aéreo são usados para todos os voos onde quer que eles estejam disponíveis.

127.07.6 Altitudes mínimas de voo

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer altitudes mínimas de voo para todas as operações levadas à cabo de acordo com IFR e todas as escalas públicas de serviços de operações de transporte aéreo, assim como dos métodos para determinar essas altitudes mínimas de voo para todos os segmentos de rotas a sobrevoar que disponibilizam as necessárias licenças terrestres, tendo em conta as limitações operacionais referidas na Sub-parte 8.

(2) O operador deve ter em conta, quando estabelece as altitudes mínimas de voo:

(a) a exactidão com a qual se pode determiaer a posição do helicóptero;
(b) a probabilidade e imprecisões na indicação dos altímetros usados;
(c) as características do terreno ao longo das rotas nas áreas onde serão realizadas as operações;

(d) a probabilidade de encontrar condições meteorológicas desfavoráveis; e

(e) possíveis imprecisões em cartas aeronáuticas.

(3) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (2) o operador deve considerar:

(a) correcções para variações de temperatura e de pressão de valores padrão;

(b) os requisitos de controlo de tráfego aéreo; e

(c) quaisquer contingências passíveis de ocorrer ao longo da rota planeada.

127.07.7 Operações mínimas de heliportos

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer operações mínimas de heliportos de acordo com as disposições dos sub-regulamentos (2) e (3) e em conjunto com as cartas de aproximação por instrumento e de aterragem para cada heliporto e aeródromo a ser usado quer como de destino assim como alternante.

(2) O operador deve estabelecer operações mínimas de heliportos para cada heliportoo e aeródromo a ser usado, o qual não deve ser inferior do que os valores tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

(3) As operações mínimas de heliportos estabelecidas pelo operador não devem ser inferiores às de quaisquer operações mínimas de heliportos estabelecidas pela autoridade do Estado no qual o heliporto em alusão está localizado: Dado que essa autoridade aprova essas baixas operações mínimas de heliportos estabelecidas pelo operador, devem ser aplicadas as baixas operações mínimas de heliporto.

127.07.8 Operações no alto mar

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que, no caso de voos sobre água:

(a) seja mantido contacto por rádio com a sua base em terra ou outra estação de monitoramento de voo;

(b) um complemento total da tripulação para operar o helicóptero e o seu equipamento de segurança sob condições normais e de emergência; e

(c) o helicóptero seja equipado para voos sob água nos termos destes regulamentos.

(2) No caso de um helicóptero de motor de movimento alternativo simples:

(a) os voos devem ser limitados a cinco milhas náuticas em direcção ao mar para a base e terra;

(b) não serão realizados voos excepto durante o dia e sob VMC, e nenhum voo deve iniciar se o mesmo não pode ser finalizado pelo menos uma hora antes da última luz; e

(c) um helicóptero de retaguarda ou uma aeronave de resgate, que é correctamente operada e equipada para operações de resgate no ar e no mar e que é totalmente operacional, deve ficar em *stand-by* na base em terra com equipamentos de sobrevivência e de resgate à bordo, adequado para o esgate de passageiros e da tripulação do helicóptero pra a qual está em *stand-by*.

(3) No caso de um helicóptero mono-motor turbinado:

(a) os voos devem ser limitados a 50 milhas náuticas em direcção ao mar a partir da base em terra;

(b) não serão realizados voos excepto durante o dia e sob VMC;

(c) para voos sobre água a partir das cinco até as 15 milhas náuticas, transportam-se pequenos barcos a remos suficientes para sobrevivência por forma a que sejam instanteamente acessíveis à altura da corrente de água; e

(d) para voos sobre água superiors à 15 milhas náuticas um helicóptero de retaguarda ou aeronave de resgate, tal como prescrito no sub-regulamento (2) (c) deve estar a diposição para efeitos de busca e salvamento.

(4) No caso de helicópteros multi-motor, o operador deve se conformar com as disposições do sub-regulamento (1) e paralelamente, se o voo tiver que ser feito à noite ou sob IMC, deve assegurar que:

(a) o helicóptero seja equipado para operações IFR; e

(b) disponibilidade de áreas funcionais ou sinais de ajuda à navegação à bordo.

(5) Para efeitos deste egulamento 'base em terra' deve significar o local a partir do qual o voo sobre água começou ou é suportado.

127.07.9 Fumar no helicóptero

Nenhuma pessoa deve fumar à bordo de um helicóptero registrado em território Moçambicano.

127.07.10 Política de abastecimento de combustível

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer um política de abastecimento para efeitos de planificação do voo e de re-planificação em voo tendo em vista garantir que todos os voos levam combustível suficiente para a operação planeada e reserve de combustível para cobrir possíveis desvios da operação planeada.

(2) O operador deve assegurar que a planificação do voo é somente baseada em:

(a) procedimentos, tabelas ou gráficos que contenham ou derivam de manuais de operações ou dados especficos e actualizados do helicóptero; e

(b) as condições operacionais sob as quais o voo será realizado, incluíndo:

(i) dados realísticos do consumo de combustível do helicóptero;

(ii) massas antecipadas;

(iii) condições meteorológicas esperadas; e

(iv) procedimentos e restrições ao serviço de tráfego aéreo.

(3) O operador deve assegurar que o cálculo do comustível usado necessário para o voo desse helicóptero inclui:

(a) combustível para taxiamento;

(b) combustível para viagem;

(c) reserva de combustível consistindo de:

(i) combustível de contigência tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127;

(ii) combustível alternante, caso se requeira um destino alternante;

(iii) reserva final de combustível; e

(iv) combustível adicional, caso assim seja solicitado pelo tipo de operação; e

(d) combustível extra, se assim for solicitado pelo comandante-piloto.

(4) O operador deve assegurar que procedimentos de replanificação em-voos para o cálculo do combustível usado quando o voo tem que proceder ao longo duma rota ou para qualquer outro destino diferente do originalmente planeado inclui:

(a) combustível de viagem para o resto do voo;

(b) combustível de reserva consistindo de:

(i) combustível de contigência;

(ii) combustível alternante, caso se requeira um destino alternante, incluíndo a selecção do heliportoo de partida como destino alternante;

(iii) reserva final de combustível; e

(iv) combustível adicional, se assim for solicitado pelo tipo de operação; e

(c) combustível extra, caso assim seja solicitado pelo comandante-piloto.

127.07.11 Abastecimento de combustível e de óleo

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer que é levado à cabo um procedimento para garantir que seja realizado em voo a verificação e gestão do combustível.

(2) É proibido o abastecimento de helicópteros aquecidos/quentes.

127.07.12 Aproximação por instrumentos e procedimentos de partida

(1) O operador do helicóptero de transporte aéreo comercial pode implementar outros procedimentos de aproximação por instrumentos de partida e para além dos procedimentos de aproximação por instrumentos e de partida referidos no sub-regulamento 91.07.15(1), se solicitado: desde que esses procedimentos tenham sido aprovados:

(a) pela autoridade do estado no qual o heliporto ou aerodrómo a usar, é localizado; e

(b) pelo Director-Geral.

127.07.13 Procedimentos para eliminação de barulho

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer procedimentos operativos para eliminação do barulho.

(2) Procedimentos de subida de descolagem para supressão do barulho especificado pelo operador para qualquer um dos tipos de helicóptero deve ser o mesmo para todos os heliportos e aeródromos.

127.07.14 Transporte de crianças e de infantes

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que um bebé apenas é transportado quando devidamente protegido por um mecanismo restritivo para crianças ou nos braços ou na aba de um passageiro adulto ou num berço aéreo de criança: desde que, no caso de um berço de criança, o mesmo é:

(a) preso por forma a prevenir que o mesmo se movimente como resultado das máximas acelerações que se esperam durante o voo; e

(b) fixo com um mecanismo restritivo por forma a garantir que o bebé não seja cuspido do seu berço em resultado da máxima aceleração que se espera no voo.

(2) Um operador deve assegurar que são tomadas todas as precauções para garantir que, no momento em que se exigir o aperto do cinto de segurança durante o voo, o bebé transportado no berço estará protegido por um mecanismo restritivo por forma a que não seja cuspido do berço em resultado da máxima aceleração que se espera no voo.

(3) Os bebés não devem estar sentados a frente de saídas.

(4) Bebés não devem ser transportados por trás de uma divisória a menos que um mecanismo restritivo para crianças esteja sendo usado durante as fases críticas do voo e durante turbulências.

(5) Berços para crianças não devem ser usados durante as fases críticas do voo.

(6) Berços para crianças não devem estar posicionados de forma a que previnam ou obstruam o movimento de passageiros adjacentes ou bloqueam as saídas.

(7) Quando um bebé é transportado nos braços ou na aba de um passageiro, onde se exige o uso de cinto de segurança, deve ser apertado em redor do pasgeiro que transporta o bebé e não em volta do bebé.

(8) Quando um bebé é transportado nos braços ou na aba do passageiro, o nome do bebé deve constar, entre parênteses, na lista de passageiros com o nome do passageiro que o acompanha ou assiste.

(9) Qualquer bebé pode se sentar num assento do tipo carrinho para bebé, aprovado para uso em helicóptero, desde que seja protegido pelo assento do helicóptero.

(10) Um assento do tipo carrinho para bebé referido no sub-regulamento (9) não deve estar localizado na mesma fila ou na fila imediatamente a seguir ou próximo a saída de emergência.

127.07.15 Transporte de pessoas portadoras de deficiência

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer procedimentos, incluíndo de identificação, posição do assento e de tratamento em caso de emergência, para o transporte de pessoas portadoras de deficiência.

(2) O operador deve garantir que:

(a) o comandante-piloto do helicóptero é notificado quando uma pessoa portadora de deficiência é transportada à bordo;

(b) a pessoa portadora de deficiência não se senta no helicóptero na mesma fila ou na fila imediatamente a seguir ou próximo de uma saída de emergência;

(c) demonstrações e explicações individuais sobre os procedimentos de segurança são dados a pessoas portadoras de deficiência e para sua assistência, adequados às necessidades especiais dessa pessoa; e

(d) a pessoa que dá as explicações deve averiguar sobre a melhor maneira de assistir a pessoa portadora de deficiência por forma a evitar po-la em pânico ou ofender ao passageiro.

(3) No caso de transporte de um passageiro em maca no helicóptero:

(a) a maca deve ser protegida nesse helicóptero por forma a evitar que a mesma se movimente como resultado das máximas acelerações passíveis de ocorrer no voo e num incêndio de emergência ou em correntezas;

(b) o paciente deve ser protegido por um compartimento aprovado para a maca ou estrutura do helicóptero; e

(c) um assistente deve acompanhar cada paciente em maca.

(4) não podem ser transportados no helicóptero pessoas com destúrbios mentais ao menos que:

(a) acompanhadas por um assistente; e

(b) tenha sido emitido um certificado medico por um médico certificando a capacidade dessa pessoa com destúrbios mentais de ser aero-transportada, e confirmando a não existência de risco de violência por parte dessa pessoa.

(5) O operador apenas deve lever à cabo o transporte de pessoas portadoras de doenças mentais, que, de acordo com o seu historial medico pode se tornar violento, depois de obter permissão especial do Director-Geral por parte do operador.

(6) O passageiro com perna engessada ou prótese pode viajar desancompanhado desde que estejam em condições de cuidar de sí próprio.

(7) A prótese afectada ou meos de ajuda (próteses) do passageiro referido no sub-regulamento (6), não devem obstruir nenhum corridor ou mesmo saídas ou equipamento de emergência.

(8) Se o passageiro com perna engessada ou prótese não pode cuidar de sí próprio, então, ele deve estar acompanhado por um assistente.

127.07.16 Limitações no transporte de infantes, crianças e pessoas portadoras de deficiência

(1) O número máximo de pessoas portadoras de deficiência, menores desacompanhado ou a combinação de pessoas portadoras de deficiência e menores não-acompanhados que podem ser transportados pelo operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial, é limitado a um para uma capacidade de 20 unidades.

(2) Pelo menos um assistente deve ser transportado para todos os passageiros portadores de deficiência ou menores não acompanhados e esse assistente deve ser responsável pela segurança desses menores.

(3) O operador pode estabelecer outros procedimentos para além dos referidos nos sub- regulamentos (1) e (2), para o transporte de bebés, crianças e pessoas portadoras de deficiência-dado que esses procedimentos:

(a) não põem em perigo a segurança da aviação ; e

(b) são aprovados pelo Director-Geral .

127.07.17 Transporte de passageiros inadmissíveis, deportados ou prisioneiros

(1) O operador de m helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer procedimentos para o transporte de pessoas inadmissíveis, deportados ou pessoas sob custódia como forma de garantir a segurança do helicóptero e dos seus ocupantes.

(2) O comandante-piloto do helicóptero deve ser notificado pelo operador antes da partida, do transporte intencionado e as razões do transporte, de qualquer pessoa referida no sub regulamento (1).

(3) Para efeitos deste regulamento, "passageiros inadmissíveis" significa qualquer pessoa que não é elegível para entrar à bordo de um helicóptero e inclui aquelas pessoas que não estão em poder de um bilhete de passagem válido, passaporte ou visto.

127.07.18 Transporte de bagagem

(1) O operador de helicóptero de transporte áreo comercial deve estabelecer procedimentos adequados para garantir que apenas essas bagagem de mão é transportada dentro da cabine de passageiros uma vez poder ser armazenada de forma adequada e segura.

(2) Os requisitos mínimos para os procedimentos referidos no sub-regulamento (1) devem ser tal como os prescritos no Documento MOZ-CATS-OPS 127.

127.07.19 Protecção da cabine de passageiros e da cozinha/galé

(1) Antes da descolagem e da aterragem e onde se mostrar necessário no interesse da segurança, o comandante-piloto de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que:

(a) todo o equipamento, bagagem e artigos soltos na cabine do helicóptero, incluíndo items para serviços de atendimento quer dos membros da tripulação como dos passageiros assim como os seus pertences, são correctamente protegidos e armazenados por forma a evitar a possibilidade de injúria as pessoas ou a destruição do helicóptero em consequência do movimento desses artigos causados por turbulências durante o voo ou anda de acelerações ou manobras pouco usuais; e

(b) todos os corredores, vias de passagemsaídas e trajectories de escape estão livres de obstruções.

(2) Todos os artigos sólidos devem ser guardados em áreas aprovadas para armazenamento no helicóptero, a todo o momento que o sinal de apertar cinto de segurança estiver acesso ou quando assim instruído pelo comandante-piloto desse helicóptero.

(3) Para os propósitos do sub-regulamento (2), "areas aprovadas de armazenamento" significa armazenamento :

(a) so o assento do passageiro; ou

(b) em local trancado, sob a cabeça ou outro, de acordo com a indicação de limitação de peso do compartimento.

(4) Nenhuma descolagem ou aterragem deve ser iniciada pelo comandante-piloto do helicóptero, ao menos que este tenha sido informado sobre as condições de segurança da cabine.

127.07.20 Serviços ao passageiro

(1) Excepto quando em uso, todos os items disponíveis para serviço ao passageiro, incluíndo recipientes para comida, garrafas térmicas e bandejas, devem ser transportadas nas respectivas embalagens e protegidas de posíveis movimentos passíveis de causar dano a pessoas ou estragos no helicóptero de transporte aéreo comercial.

(2) Todos os items referidos no sub-regulamento (1) devem ser armazenados durante a descolagem e aterragem ou durante situações de emergência assim como sob orientação directa do comandante-piloto do helicóptero.

(3) Nenhuns items referidos no sub-regulamento (1) que não ossam ser acomodados nos locais de armazenamento referidos no sub-regulamento (1), devem ser admitidos à cabine do helicóptero.

(4) Protecção da cabine devem ser finalizadas pela tripulação de cabineantes de iniciar a aproximação para aterragem do helicóptero.

(5) Se os serviços ao passageiro forem disponibilizados enquanto o helicóptero estiver em terra, nenhum equipamento de serviço de passageiro deve obstruir os corredores ou saídas do helicóptero.

127.07.21 Incidentes e imperfeições

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer inspecções e procedimentos de prestação de contas adequados para garantir que os equipamentos com imperefeições são reportados ao comandante-piloto do helicóptero antes da descolagem.

(2) Os procedimentos referidos no sub-regulamento (1) devem incluir o relatório para a divisão de segurança do operador de todos os incidentes ou as limitações excedentárias passíveis de ocorrer enquanto a tripulação embarca no helicóptero e quando se encontrar equipamentos com defeitos à bordo.

(3) Após a recepção dos relatórios referidos no sub-regulamento (2), a divisão de segurança do operador irá compor um relatório e submite-lo, numa base mensal, ao Director-Geral.

127.07.22 Procedimentos em-voo

(1) Operação mínima de heliportoo:

(a) Um voo não deve continuar na direcção do heliporto em que pretende aterrar, ao menos que a última e mais recente informação disponível indicar que a hora

prevista de chegada, pode ser efectuada uma aterragem nesse heliporto, ou pelo menos num heliporto alternante, em conformidade com as operações mínimas estabelecidas; e

(b) Excepto no caso de emergência, um helicóptero não deve continuar a sua aproximação para aterragem em qualquer heliporto para além do ponto no qual os limites das operações mínimas especificadas para esse poderão ser infrigidas.

(2) Quaisquer outras condições perigosas de voo encontradas, para além daquelas associadas às condições meteorológicas, devem ser reportadas, o mais rapidamente possível, às estações aeronáuticas adequadas. Os relatórios daí resultantes devem fornecerr esses detalhes uma vez serem pertinentes para a segurança de outras aeronaves.

(3) Todos os membros de tripulação solicitados a exercer tarefas no convés de voo, devem estar nas suas estações durante a descolagem e a aterragem.

(4) Em rota:

(a) Todos os membros de tripulação solicitados a exercer tarefas no convés de voo, devem permanecer nas suas estações excepto quando a sua ausência é necessária para o desempenho de tarefas relacionadas com a operação do helicóptero ou para necessidades fisiológicas;

(b) Todos os membros das tripulações de cabine devem manter os seus cintos apertados enquanto estiverem nas suas estações; e

(c) Qualquer membro da tripulação de cabine ocupando a assento do piloto, deve manter a armadura de segurança apertada urante as fases de descolagem e de aterragem; todos os outros membros da tripulação devem manter as suas armaduras de segurança apertadas durante as fases de descolagem e de aterragem ao menos que a presilha para os membros interfira com o desempenho das suas tarefas, devendo, nestes casos, desapertar a presilha mas manter o cinto de segurança apertado.

127.07.23 Preparação do voo

(1) O voo não deve iniciar até que os formulários de preparação de voo tenham sido preenchidos, certificando de que o comandante-piloto confirmou que:

(a) o helicóptero está apto a voar com segurança;

(b) os instrumentos e equipamentos prescritos na Secção 5, para o tipo particular da operação a lever à cabo, estão instalados e são suficientes para o voo;

(c) uma liberação de manutenção tal como prescrito na Secção 4 foi emitida respeitante ao helicóptero;

(d) o peso do helicóptero e a localização do centro de gravidade são tais que o voo pode ser realizado com segurança, tendo em conta as condições esperadas de voo;

(e) qualquer carga transportada é correctamente distribuída e protegida com segurança;

(f) foi feita uma supervisão, verificando as limitações operativas; e

(g) foi finalizado um plano operacional de voo para o voo intencionado. O plano operacional de voo deve ser aprovado e assinado pelo comandante-piloto e, onde for aplicável, assinado pelo oficial de operações de voo/ despachante de voo, e uma cópia deve ser arquivada com o operador oum um agente designado, ou, se esses procedimentos não forem possíveis, a cópia deve ser deixada com a autoridade do heliporto ou em registo em local adequado no ponto de partida.

(2) Para o voo a realizar de acordo com as regras de instrumento de voo, pelo menos um alternante adequado deve ser especificado no plano operacional de voo e no plano de voo, a menos que:

(a) a duração do voo e as condições meteorológicas prevalecentes são tais que existe uma certeza razoável de que, no horário estimado para a chegada no heliporto da aterragem pretendida, e por um período razoável antes e depois desse tempo, a aproximação e aterragem pode ser feita sob condições meteorológicas visuais tal como prescrito pelo Estado do Operador; ou

(b) o heliporto da aterragem pretendida esteja isolado e nenhum alternante está diponível. Deve ser determinado um ponto de não retorno (PNR).

(c) Podem ser definidos alternantes fora da costa sujeitos ao seguinte:

(i) os alternantes "fora da costa" apenas devem ser usados depois do ponto de não retorno (PNR). Antes de PNR alternantes "na costa" devem ser usados;

(ii) aptidão mecânica de sistemas críticos de controlo e components críticos devem ser considerados e tomados em conta quando determinando a aptidão dos alternantes;

(iii) um motor de caacidade de desempenho inoperative deve ser obtido antes da chegada no alternante;

(iv) a acessibilidade do convés deve garantida; e

(v) a informações sobre as condições climatéricas deve ser fiável e precisa.

Nota: A técnica de aterragem especificada no manual de voo, seguindo a falha do sistema de controlo pode desqualificar a nomeação de certos *helidecks* como heliportos alternantes.

(3) Um voo a ser conduzido de acordo com as regras visuais de voo não deve iniciar ao menos que os relatórios meteorológicos actualizados ou uma combinação de relatórios e previsões actualizadas indicam que as condições meteorológicas ao longo da rota ou que parte da rota a sobrevoar sob as regras visuais de voo irão, na altura apropriada, ser tais que o voo a realizar pode ser em conformidade com VFR.

(4) Um voo a ser conduzido de acordo com as regras de voo sob instrumentos não deve iniciar ao menos que exista uma informação que indica que as condições no heliporto da aterragem intencionada ou, quando se requer um heliporto alternante, pelo menos um heliporto alternante irá, à altura estimada do voo, estar à ou acima dos mínimos de operações de heliporto.

(5) Um voo a operar em condições conhecidas ou esperadas de de congelamento intenso não deve iniciar ao menos que o helicóptero é certificado e equipado para lidar com essas condições.

(6) Um voo não deve iniciar ao menos que, tendo em conta ambas, condições meteorológicas e qualquer atraso esperado no voo, o helicóptero transporta combustível e oleo suficiente para garantir que pode ser seguro terminar o voo. Paralelamente, deve ser levada uma reserva para contigências de acordo com o sub regulamento(7).

(7) As regras de operaçõe de voos visuais (VFR). O combustível e óleo transportado por forma a se conformar com (6) deve, no caso de operações VFR, ser, pelo menos a quantidade suficiente que permita ao helicóptero:

(a) voar para o heliporto para o qual o voo é planeado;

(b) voar, subsequentemente, por um período de 20 minutos numa velocidade media mais 10 por cento do tempo planeado de voo; e

(c) ter uma quantidade adicional de combustível, suficiente para disponibilizar para o consumo crescente no caso de ocorrência de qualquer potencial contigência especificada.

(8) O combustível e óleo transportado por forma a se conformar com (7) deve, no caso de operações IFR, ser, pelo menos, em quantidade suficiente que permita ao helicóptero:

(a) Quando não se requer um alternante, para voar para o heliporto para o qual o voo é planeado, e subsequentemente:

(i) voar 30 minutos em velocidade de espera a 450 m (1 500 ft) acima do heliporto de destino sob condições padrão de temperatura e de aproximação e de terra firme; e

(ii) ter uma quantidade adicional de combustível, suficiente para disponibilizar para o crescente consumo em caso de ocorrência ode qualquer potencial contigência especificada; e

(b) Quando se requer um alternante, para voar e executar uma aprroximação, e aproximação falhada, no heliporto no qual o voo é planeado, e subsequentemente:

(i) voar o alternante especificado no plano de voo; e depois

(ii) voar por 30 minutos numa velocidae de espera a 450 m (1 500 ft) acima do alternante sob condições de temperatura padrão, e aproximação e terra firme; e

(iii) ter uma quantidade adicional de combustível suficiente para disponibilizar para para o crescente consumo sobre ocorrência de qualquer potencial contigência especificada.

(9) Quando não existem alternantes adequados disponíveis, para voar para o heliporto para o qual o voo é planeado e, subsequentemente, por um período de duas horas em espera.

(10) No cálculo do combustível e do óleo necessário, dever-se-à, pelo menos, considerer os seguintes aspectos:

(a) previsão das condições meteorológicas;

(b) indicação da rota a seguir e controlo de tráfego aéreo esperada e atrasos de tráfego;

(c) para voos IFR, um instrumento de aproximação no heliporto de destino, incluíndo a aproximação falhada;

(d) os procedimentos descritos no manual operacional para perda de pressurização, onde for aplicável, ou falha de uma unidade motora enquanto em rota; e

(e) quaisquer outras condições passeis de trazer a aterragem do helicóptero ou aumentar o consumo de combustível/ou consumo de óleo.

127.07.24 Simulação de situações de emergência

Ninguem deve, onde existirem passageiros à bordo da aeronave, simular situações de emergência, passíveis de afectar as características da aeronave.

127.07.25 Voo VFR requisitos para retirada de Obstâculos-espaço aéreo controlado

(1) Excepto quando ao realizar uma descolagem ou aterragem, ninguém deve operar o helicóptero em voo VFR:

(a) a noite, a menos de 1,000 pés a feet acima do mais elevado obstáculo localizado dentro de uma distância horizontal de três milhas a partir da rota a sobrevoar; ou

(b) durante o dia, a menos de 500 pés AGL ou a uma distânia horizontal de menos de 500 pés de qualquer obstáculo.

127.07.26 Voo VFR – Visibilidade mínima de voo – espaço aéreo não controlado

(1) Um helicóptero pode operar em voo VFR de dia dentro de um espaço aéreo não controlado a menos de 700 pés AGL desde que:

(a) visibilidade não seja inferior a uma milha; e

(b) o operador seja autorizado a assim proceder pelo Director-Geral.

127.07.27 Voo VFR – Condições climatéricas

Ninguém pode iniciar um voo VFR ao menos que os relatórios e previsões actualizados sobre as condições climatéricas, se obtíveis, indicam que as condições climatéricas ao longo da rota a sobrevoar no aeródromo de destino serão tais que o voo pode ser realizado em conformidade com VFR.

127.07.28 Descolagem mínima

(1) Sujeito a sub-secção (2), nenhuma pessoa deve realizar uma descolagem num helicóptero em IMC onde as condições climatéricas estão a ou acima da descolagem mínima mínima, mas abaixo da aterragem mínima, para a pista a ser usada ao menos que assim seja autorizado no Certificado de Operador Aéreo.

(2) Uma pessoa pode realizar uma descolagem em uma aeronave em IMC onde as condições climatéricas estão em ou acima a descolagem mínima, mas abaixo da descolagem mínima, para a pista a ser usada, se as condições climatéricas não são acima da aterragem mínima para outra pista adequada nesse aeródromo, tendo em conta as limitações operacionais de desempenho da aeronave.

(3) Uma pessoa pode realizar uma descolagem numa aeronave em IMC onde as condições climatéricas estão abaixo da descolagem mínima especificada no procedimento de aproximação por instrumentos, se a pessoa é autorizada a assim proceder num Certificado de Operador Aéreo.

(4) Para os propósitos desta Secção, a aterragem mínima representa a mais elevada decisão ou a altitude descendente minima e a bisibilidade publicada para uma aproximação.

127.07.29 Voo IFR – Sem aeródromo alternante

Uma pessoa pode realizar um voo IFR onde um aeródromo alternante não tenha sido designado no plano de voo IFR ou no itenerário de voo do IFR, se a pessoa é autorizado a a ssim proceder num Certificado de Operador Aéreo.

127.07.30 Rotas no espaço aéreo não controlado

Ninguém deve, no espaço aéreo não controlado, realizar um voo IFR ou um voo nocturno em VFR em outras rotas para além da rota aérea ao menos que o operador aéreo estabelece a rota de acordo com a Designação do Espaço Aéreo em Moçambique.

127.07.31 Controlo de peso e equilíbrio

(1) Ninguém deve oprar um helicóptero ao menos que, durante cada fase do voo, as restrições de carga, peso ou centro de gravidade da aeronave se conformam com as limitações especificadas constantes do manual de operações do voo.

(2) Um operador aéreo deve ter um sistema de controlo de peso e equilíbrio que se conforma com os requisitos do MOZ-CATS-OPS 91.

(3) Um operador aéreo deve especificar no seu manual de operações da companhia o sistema de controlo de peso e de equilíbrio e instruções para trabalhadores relacionados com a preparação e preenchimento dos modelos de peso e de equilíbrio.

127.07.32 Instruções aos Passageiros

(1) O comandante-piloto deve assegurar que os passageiros recebem uma descrição das instruções de segurança de acordo com MOZ-CAR 91.

(2) Onde as instruções de segurança referidas na sub-secção (1) é insuficiente para um passageiro por causa das limitações físicas, sensoriais ou de compreensão do passageiro ou porque esse passageiro é responsável por outra pessoa à bordo da aeronave, o comandante-piloto deve assegurar que o passageiro recebe instruções individuais de segurança adequada para as necessidades do passageiro.

(3) O comandante-piloto deve assegurar quet, no caso de ocorência de uma emergência e onde o tempo e as circunstâncias permitem, todos os passageiros recebem instruções de segurança de acordo com MOZ-CAR 91.

(4) O comandante-piloto deve assegurar que cada passageiro que esteja sentado próximo de uma saída de emergência é consciencializado sobre como operar essa saída.

127.07.33 Cartazes com Instruções de Segurança

O operador aéreo deve pôr à disposição de cada passageiro, no assento do passageiro, um cartaz com a descrição de instruções de segurança, em modelo pictográfico, devendo uma das línguas ser o Inglês e o Português.

127.07.34 Operações Certificadas de carga externa

Operações externas de carga devem ser feitas em conformidade com o MOZ-CATS-OPS 127 e do Certificado de Operador Aéreo.

SUBPARTE 8 –LIMITAÇÕES OPERACIONAIS NO DESEMPENHO DE AERONAVES

127.08.1 Classificação

(1) A classificação de helicópteros para efeitos de limitações de desempenho é prescrita na secção 91.09.3.

(2) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que:

(a) um helicóptero da Classe 1 é operado de acordo com as limitações operacionais prescritas na Divisão Um desta Subparte;

(b) um helicóptero da Classe 2 é operado de acordo com as limitações operacionais prescritas na Divisão Dois desta Subparte; e

(c) um helicóptero da Classe 3 é operado de acordo com as limitações operacionais prescritas na Divisão Três desta Subparte.

(3) Quando as características específicas de concepção de um helicóptero evitam a conformidade com os regulamentos da Divisão Um, Dois ou Três desta Subparte, o operador deve, apesar das disposições do sub-regulamento (2), garantir que o helicóptero é operado e mantido de acordo com os padrões que um nível de segurança equivalente ao nível de segurança prescrito na apropriada Divisão nesta Subparte.

127.08.2 Disposições gerais para todas as classes de helicópteros

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que:

(a) o peso do helicóptero, à altura da descolagem, não maior do que a massa na qual os requisitos prescritos na Divisão adequada pode ser conformada para arealização do voo, permitindo a redução esperada na massa à medida que o voo procede; e

(b) os dados de desempenho aprovados contidos no manual de voo do helicóptero referido na secção 91.03.2, é usado para determiner a conformidade com os requisitos prescritos na divisão adequada, suplementada como necessária com outros dados aprovados prescritos na divisão apropriada.

(2) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (1), o operador deve ter em conta a configuração da estrutura aérea, condições ambientais e a operação de sistemas que tenham um efeito no desempenho.

DIVISÃO UM: HELICÓPTERO DA CLASSE 1

127.08.3 Aplicabilidade

Helicópteros de transporte aéreo comercial primeiramente emitidos com um certificado de aeronavegação em ou depois de 1 de Janeiro de 1978 e antes de 1 de Abril de 2002 e a operar para *helidecks* são isentadas das disposições do regulamento 127.08.4(3) e 127.08.7(3)(b) até 31 de Dezembro de 2009: desde que esses helicópteros são operados de acordo com os procedimentos aprovados.

127.08.4 Descolagem

(1) O operador de um helicóptero da Classe I deve assegurar que o peso à descolagem do helicóptero não excede o peso máximo à descolagem certificado para pressão de altitude e temperatura ambiente no local de partida.

(2) O peso à descolagem referido no sub-regulamento (1) deve ser tal que no caso de falha crítica de uma unidade motora, o operador seja capaz de -

(a) no ou antes do ponto de decisão da descolagem, abortar a descolagem e parar dentro da área disponível da descolagem abortada; ou

(b) no ou antes do ponto de decisão da descolagem, para continuar a descolagem ou subida, retirada de todos os obstâculos ao longo da trajectória de voo através de uma margem vertical de pelo menos 35 pés até que o helicóptero esteja numa posição para se conformar com o regulamento 127.08.6.

(3) A área de descolagem rejeitada referida no sub-regulamento 2*(b)* deve, para *heliportos* e helidecks proeminentes, significa o heliporto ou *helideck* proeminente.

(4) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (2),deve-se tomar em conta:

(a) a altitude pressão do local;

(b) a temperatura ambiente;

(c) a técnica de descolagem a ser usada; e

(d) não mais do que 50 por cento da componente cabeça-de-vento reportada ou, se esses dados são disponibilizados, não menos do que 150 por cento da componente extremidade-vento: Dado que, se é usado um equipamento aprovado de medição do vento, a componente cabeça-vento pode ser actorada por 80 por cento.

(5) A parte da descolagem anterior ao ponto de decisão de descolagem específica deve ser, portanto, realizada com vista da superfície que a descolagem rejeitada pode ser levada à cabo.

127.08.5 Trajectória de descolagem de voo

(1) O operador de um helicóptero de Classe 1 deve assegurar que a trajectória de descolagem de voo elimina todos os obstâculos através da margem vertical margem de pelo menos 35 pés em VFR e pelo menos 35 pés mais 0.01 DR em IFR, onde DR é a distância horizontal que o helicóptero viajou a partir do final da distância de descolagem disponível.

(2) Um obstáculo não precisa ser considerado se a sua margem lateral a partir do ponto adjacente na superfície abaixo da trajectória de voo intencionada excede 30 m ou 1.5 tempos o cumprimento ou extenção media do helicóptero, seja qual for o melhor, mais:

(a) 0.15 DR para operações VFR; ou

(b) 0.30 DR para operações IFR.

(3) Obstâculos podem ser ignorados e eles estiverem situados para além de:

(a) 7R para operações diurnas se for assegurado que a precisão da navegação pode ser alcançada através de referências para sinais ou indicadores visuais adequados durante a subida; onde "R" significa o raio de rotação;

(b) 10R para operações nocturnas se for assegurado que a precisão da navegação pode ser alcançada através da referência à sinais ou indicadores visuais adequados durante a subida;

(c) 300 metros se o piloto for capaz de manter a necessária precisão da navegação através dos sinais de ajuda à navegação; e

(d) 900 metros em todos os outros casos.

(4) Onde é feita uma mudança de direcção de mais de 15 graus, requisitos de de retirada de obstâculos verticais são incrementados através de 15 pés a partir do ponto no qual se inicia a rotação: Dado que essa rotação não deve ser niciada anes de alcançar uma altura de 100 pés acima da superfície de descolagem.

(5) Ao se conformar com a disposições deste regulamento deve se tomar em conta:

(a) a massa do helicópteronо início da descolagem;

(b) a altitude-pressão do local;

(c) a temperature ambiente; e

(d) não mais de 50 por cento da componente cabeça-vento reportado ou menos de 150 por cento da componente vento-extremidade ao menos que de outro modo aprovado.

127.08.6 Em rota com um ou mais motores inoperativos

(1) O operador de um helicóptero da Classe 2 deve assegurar que uma trajectória de voo com um motor inoperativo em rota, apropriado para as condições meteorólogicas esperadas para o voo se conforma com os regulamentos em todos os pontos ao longo da rota.

(2) Quando se pretende que o voo seja feito:

(a) a qualquer hora fora do alcance da superfície, o peso do helicóptero deve permitir uma taxa de subida de pelo menos 50 pés por minuto com um motor inoperative a uma altitude de pelo menos 1 000 pés ou 2 000 pés nas áreas montanhosas, acima de todos os obstâculos ao longo da rota dentro de 18.5 km em ambos os lados da trajectória em causa; e

(b) Quando necessário que o voo se realize de dia, nas condições VMC e à vista da superfície, apenas devem ser considerados os obstâculos dentro de 900 metros de cada lado da trajectória.

(3) O operador deve assegurar que:

(a) a trajectória de voo deve permitir que o helicóptero continue com o voo a partir da altitude cruzeira para uma altura de 1 000 pés acima do heliporto onde a aterragem pode ser feita de acordo com o regulamento 127.10.12;

(b) a trajectória de voo remove verticalmente, pelo menos 1 000 pés ou 2 000 pés nas áreas montanhosas, todos os obstâculos ao longo da rota dentro de 18,5 quilómetros em cada ladoo da trajecória em causa;

(c) assume-se que o motor falhe no ponto mais crítico ao longo da rota; e

(d) Quando necessário que o voo se realize de dia, nas condições VMC e à vista da superfície, apenas devem ser considerados os obstâculos dentro de 900 metros de cada lado da trajectória.

(4) Deve-se tomar atenção aos efeitos do vento sobre a trajectória do voo.

(5) Ao observar as disposições deste regulamento a largura da margens dos sub-regulamentos (2) e (3) pode ser reduzida para 9.3 quilómetros, caso se possa alcançar a necessária precisão de navegação.

127.08.12 Aterragem

(1) O operador de um helicóptero da Classe 2 deve garantir que o peso da aterragem do helicóptero à hora estimada da ateragem não excede o peso máximo especificado para efeitos de pressão de altitude e temperatura ambiente esperados para a hora estimada de aterragem no heliporto onde se pretende aterrar, e no heliporto alternante, que pode permitir ao helicóptero, no caso de a unidade central de energia se tornar inoperativa antes do ponto da decisão de aterragem depois de clarificar todas as trajectórias de aproximação por uma margem segura para aterragem e paragem dentro da área de toque disponível ou abortar uma aterragem e remover todos os obstáculos na trajectória de voo por uma margem de 35 pés.

(2) Desde que a unidade crítica de energia se torna operativo depois do ponto de decisão de aterragem especificado possa forçar o helicóptero a aterrar, este deve somente ser operado de acordo com as condições atmosféricas do voo e naquelas rotas que permitem executar uma aterragem forçada segura em caso de falha de motor.

(3) Ao determinar o peso de aterragem para heliportos elevados, o peso de aterragem deve ser tal que o helicóptero seja capaz de:

(a) aterrar num heliporto elevado; ou

(b) rejeitar a aterragem no heliporto elevado, continuando, subsequentemente o voo ou realizar uma aterragem forçada.

(4) Ao observar as disposições do sub-regulamento (3) *(b),* dever-se-à tomar em conta:

(a) a pressão de altitude do heliporto elevado;

(b) a temperatura aérea esperada no heliporto elevado;

(c) a técnica de aterragem a utilizar;

(d) não mais que 50 por cento da previsão da componente de vento frontal salvo se de outro modo aprovado; e

(e) qualquer variação esperada no peso de helicóptero durante o voo.

127.08.13 Aproximação, aterragem e aterragem abortada

(1) O peso estimado de aterragem no aeródromo de destino ou alternante deve ser tal que :

(a) não exceda o peso máximo de aterragem especificado no manual de voo, tomando em conta os parâmetros indicados nas tabelas de limitações das aeronaves;

(b) a distância de aterragem necessária não deve exceder a distância de aterragem disponível ;

(c) em caso de falha da fonte crítica de energia que ocorrer em qualquer ponto depois do LDP, seja possível aterrar e parar dentro do FATO; e

(d) em caso de falha da fonte crítica de energia que ocorrer em qualquer ponto antes do LDP, seja possível aterrar e parar dentro do FATO, ou ultrapassar e remover todos os obstâculos no itinerário do voo por um intervalo vertical de 10.7 m (35 pés) para VFR mais uma margem adicional de 0.01 DR para IFR.

(2) Um obstâculo é considerado se a sua distância lateral a partir ddo ponto mais próximo na superfície abaixo da linha do voo em causa não exceder 30 m ou 1.5 vezes de todo o comprimento do helicóptero, qualquer que seja a sua grandeza, mais :

(a) 0.10 DR para operações VFR diúrnas, 0.30 DR para operações IFR sem sem orientação electrónica, 0.15 DR para operações IFR com orientação electrónica;

(b) 0.10 DR para operações IFR com ILS ou orientação MLS;

excepto obstâculos que podem ser menosprezados se estiverem além de:

(c) 7 R" para operações diurnas caso se certifique que a precisão de navegação pode ser alcançda através de referência de disposições visuais adequadas durante a subida ;

(d) 10 R" para operações nocturnas caso se certifique que a precisão de navegação pode ser alcançda através de referência de disposições visuais adequadas durante a subida;

(e) 300 m se a precisão da navegação poder ser alcançada através de ajudas à navegação; e

(f) 900 m noutros casos.

(3) Em caso de aterragem num heliporto elevado ou helideck, o itinerário do voo pode descer abaixo da altura da superfície de aterragem de forma a alcançar VTOSS se as condições seguintes forem satisfeita:

(a) Uma margem de remoção for estabelecida em relação ao heliporto elevado ou helideck e em relação a todos os obstâculos localizados no heliporto elevado ou helideck, 4.5 m (15 pés) tenham sido vistos como adequados para o longo alcance dos helicópteros; e

(b) A remoção vertical acima de todos os obstâculos não localizados no heliporto elevado ou helideck for pelo menos igual àquela especificada em 127.08.13 (1)

DIVISÃO TRÊS: HELICÓPTERO DA CLASSE 3

127.08.13 Operações Gerais: Operações de Transporte Aéreo-Helicópteros

(1) O operador de um helicóptero da Classe 3 deve assegurar que as operações sejam somente feitas nas condições de tempo e luz, e a partir daqueles heliportos e em rotas que permitem executar aterragens forçadas seguras em caso de falha de uma unidade de energia.

(2) Um helicóptero da Classe 3 não deve ser permitido operar a partir de heliportos elevados nas areas urbanas com muitas construções.

127.08.14 Descolagem

(1) O operador de um helicóptero da Classe 3 deve assegurar que o peso à descolagem do helicóptero não excede o peso máximo à descolagem especificado para uma sustentação interna do efeito do solo com todas as unidades de energia em funcionamento à pressão de altitude e temperatura ambiente no local de descolagem.

(2) O helicóptero deve ser capaz, com todos os motores a funcionar, clarear todos os obstâculos ao longo do seu itinerário do voo por uma margem de 35 pés até que se encontre na posição de observar o regulamento 127.08.15.

127.08.15 Em rota

O operador de um helicóptero da Classe 3 deve assegurar que o helicóptero é capaz, com todas as fontes de energia a funcionar, continuar sua ao longo da sua rota ou uma diversão planeada sem voar em qualquer ponto abaixo da altitude de voo mínima apropriada.

127.08.16 Aterragem

(1) O operador de um helicóptero da Classe 3 deve assegurar que o peso de de aterragem do helicóptero ao tempo calculado de aterragem não excede o peso máximo de aterragem especificado para uma sustentação interna do efeito do solo,qualquer que seja o seu tamanho, com toda as unidades de energia a funcionar à força de descolagem à pressão da altitude e à temperatura ambiente esperada ao tempo estimado de aterragem no aeródromo de destino ou alternante, se necessário.

(2) Para efeitos deste regulamento, as informações da sustentação interna do efeito do solo devem incluir responsabilidade pelo vento de 17 nós.

(3) Com todos os motores a funcionar, o helicóptero deve, no destino ou em qualquer alternante, depois de clarear todos os obstâculos no caminho de aproximação por uma margem segura, ser capaz de aterrar e parar dentro da área disponível de toque ou abortar uma aterragem e clarear todos os obstâculos no caminho de voo por uma margem de 35 pés.

127.08.17 Aproximação, aterragem e aterragem abortada

(1) O peso estimado de aterragem no aeródromo de destino ou alternante deve ser tal que :

(a) não exceda o peso máximo de aterragem especificado no manual de voo, tomando em conta os parâmetros indicados nas tabelas de limitações das aeronaves;

(b) a distância de aterragem necessária não deve exceder a distância de aterragem disponível ;

(c) em caso de falha da fonte crítica de energia que ocorrer em qualquer ponto depois do LDP, seja possível aterrar e parar dentro do FATO; e

(d) em caso de falha da fonte crítica de energia que ocorrer em qualquer ponto antes do LDP, seja possível aterrar e parar dentro do FATO, ou ultrapassar e remover todos os obstâculos no itinerário do voo por um intervalo vertical de 10.7 m (35 pés) para VFR mais uma margem adicional de 0.01 DR para IFR.

(2) Um obstâculo é considerado se a sua distância lateral a partir do ponto mais próximo na superfície abaixo da linha do voo em causa não exceder 30 m ou 1.5 vezes de todo o comprimento do helicóptero, qualquer que seja a sua grandeza, mais :

(a) 0.10 DR para operações VFR diúrnas, 0.30 DR para operações IFR sem sem orientação electrónica, 0.15 DR para operações IFR com orientação electrónica;

(b) 0.10 DR para operações IFR com ILS ou orientação MLS;

excepto obstâculos que podem ser menosprezados se estiverem além de:

(c) 7 R" para operações diurnas caso se certifique que a precisão de navegação pode ser alcançda através de referência de disposições visuais adequadas durante a subida ;

(d) 10 R" para operações nocturnas caso se certifique que a precisão de navegação pode ser alcançda através de referência de disposições visuais adequadas durante a subida;

(e) 300 m se a precisão da navegação poder ser alcançada através de ajudas à navegação; e

(f) 900 m noutros casos.

127.08.18 Aterragem em heliporto elevado ou helideck

(1) Em caso de aterragem num heliporto elevado ou helideck, o itinerário do voo pode descer abaixo da altura da superfície de aterragem de forma a alcançar VTOSS se as condições seguintes forem satisfeita:

(a) Uma margem de remoção for estabelecida em relação ao heliporto elevado ou helideck e em relação a todos os obstâculos localizados no heliporto elevado ou *helideck*, 4.5 m (15 pés) tenham sido vistos como adequados para o longo alcance dos helicópteros; e

(b) A remoção vertical acima de todos os obstâculos não localizados no heliporto elevado ou *helideck* for pelo menos igual àquela especificada em 127.08.17 (1)

SUBPARTE 9 - MANUTENÇÃO

127.09.1 Generalidades

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial não deve operar o helicóptero salvo se o helicóptero estiver a ser mantido de acordo com os regulamentos da Parte 43.

(2) Um operador não deve operar uma aeronave salvo se esta estiver a ser mantida e largada para o serviço por uma organização aprovada nos termos da Parte 145.

127.09.2 Manual de controlo de manutenção do operador

(1) O operador deve fornecer, para uso e orientação do pessoal operacional e de manutenção visado, um manual de controlo de manutenção, aceite pelo Director-Geral como preenchendo os requisitos dos MOZ-CATS-OPS127

(2) O operador deve garantir que o manual de control de manutenção seja emendado conforme necessário para actualizada a informação nele contida .

(3) As cópias de todas as emendas ao manual de controlo de manutenção devem ser fornecidas prontamente a todas as ou pessoas a quem o manual tenha sido distribuido.

(4) O operador deve fornecer ao Director-Geral uma cópia do seu manual de controlo de manutenção juntamente com todas emendas e/ou revisões que hajam sido feitas.

127.09.3 Plano de manutenção do helicóptero

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que o helicóptero seja mantido de acordo com um plano de manutenção do helicóptero estabelecido pelo operador, baseado no programa de manutenção recomendado pelo fabricante.

(2) O programa deve conter detalhes, inclindo frequencies, de toda a manutenção que seja necessária fazer no helicóptero.

(3) O programa deve incluir um programa de segurança se o Director Geral assim o determinar com necessário.

(4) Para helicóptero de transporte aéreo comercial certificado para a Categoria de Transporte, o programa de manutenção referido no sub regulamento (1) e qualquer emenda subseqüente devem ser aprovados pelo Director-Geral.

127.09.4 Manutenção contratada a uma organização aprovada de manutenção de aeronaves

Se a manutenção num helicóptero de transporte aéreo comercial for levada a cabo pelo proprietário de uma organização de manutenção de aeronaves aprovada com as qualificações adequadas emitidas nos termos da Parte 145, o operador do helicóptero assegurará que toda a manutenção contratada é levada a cabo de acordo com os regulamentos da Parte 43.

127.09.5 Informação sobre aeronavegabilidade contínua

(1) O operador de um helicóptero de transporte de aéreo comercial certificado para a categoria de transporte deve monitorar e avaliar a experiência de manutenção e operacional relacionada com a com a aeronavegabilidade contínua e deve fornecer a informação como prescrito no documento MOZ-GATO-OPS 127.

(2) O operador de um helicóptero de transporte de aéreo comercial certificado para a categoria de Transporte deve obter e avaliar a informação de aeronavegabilidade contínua e recomendações disponíveis a partir da organização responsável pelo desenho do tipo e deve implementar acções resultantes consideradas necessárias de acordo com o procedimento especificado nos MOZ-GATO-OPS 127.

127.09.6 Programa de Segurança

(1) Quando um Programa de Segurança for julgado necessário pelo Director-Geral de acordo com 127.09.3 (3), o Operador fornecerá ao IACM a informação de manutenção de segurança da aeronave.

MOZ-CAR PARTE 129

TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL DENTRO DE MOÇAMBIQUE POR OPERADORES ESTRANGEIROS

129.01 Definições

Nestes regulamentos:

"Operador aéreo estrangeiro" quer dizer qualquer operador, que não sendo operador aéreo moçambicano compreende quer directa quer indirectamente ou através de aluguer ou outro forma, operações de transporte aéreo comercial dentro das fronteiras ou no espaço aéreo de Moçambique, quer seja numa base regular quer em regime de frete.

"Autoridade estrangeira" significa a autoridade de aviação civil que emite e fiscaliza o Certificado de Operador de Aéreo do operador estrangeiro.

129.01 Aplicabilidade

(1) Estes regulamentos estabelecem regras aplicáveis a operação de qualquer aeronave civil ou helicóptero com a finalidade de realizar operações de transporte aéreo comercial por qualquer transportador aéreo cujo Certificado de Operador Aéreo é emitido e fiscalizado por uma autoridade de aviação civil diferente da de Moçambique.

(2) Não se exige que uma pessoa possua um certificado de operador aéreo de

Moçambique para operar uma aeronave de um Estado estrangeiro em Moçambique.

(3) Não se exige que uma pessoa possua um certificado de operador aéreo estrangeiro de Moçambique para sobrevoar em Moçambique ou fazer uma aterragem técnica em Moçambique.

129.02 Requisitos para Autorização do Voo

(1) Nenhuma pessoa, diferente do portador de um certificado de Moçambique para estrangeiros, deve sobrevoar Moçambique ou fazer uma aterragem técnica em Moçambique a menos que a pessoa seja autorizada a fazê-lo por autorização de voo emitida pelo Director-Geral.

(2) Nenhuma pessoa deve operar uma aeronave estrangeira em Moçambique salvo se a pessoa estiver autorizada a fazê-lo por autorização de Voo emitida pelo Director-Geral.

129.03 Emissão da Autorização de Voo

(1) O Director-Geral deve, logo que receber um pedido submetido em modelo e nos termos por si determinados, emitir uma autorização de voo:

(a) para sobrevoar Moçambique ou fazer uma aterragem técnica em Moçambique; ou

(b) para operar uma aeronave estrangeira em Moçambique.

129.04 Conteúdo da Autorização de Voo

Uma autorização de Voo deve conter:

(um) o nome do proprietário da autorização de voo ou da pessoa responsável pelo o voo;

(a) o tipo da aeronave, a marca de registo e, se aplicável, o número de série;

(b) a rota;

(c) a data e tempo de chegada a, e partida de, os aeroportos em causa;

(d) os lugares de embarque ou desembarque de passageiros ou frete;

(e) uma autorização para o transporte de bens perigosos ou produtos agrícolas, se aplicável;

(f) um pedido para realizar todas as operações de acordo com as disposições aplicáveis destes Regulamentos; e

(g) qualquer condição relacionada com a operação que o Director-Geral julgar necessária para a segurança da aviação.

129.05 Observância

Um operador aéreo estrangeiro não pode operar uma aeronave ou helicóptero em operações de transporte aéreo comercial sem observância das exigências:

(a) Desta parte;

(b) Dos Padrões de ICAO.

129.06 Autoridade para Inspeccionar

Um operador aéreo estrangeiro deve assegurar que qualquer oficial, inspector ou pessoa autorizada pelo Director-Geral, seja permitido à qualquer hora, sem aviso prévio, entrar à bordo de qualquer aeronave ou helicóptero operado no transporte aéreo comercial dentro de Moçambique a fim de inspeccionar os documentos e manuais requeridos por esta Parte.

129.07 Certificado de Operador Aéreo Estrangeiro

(1) O Director Geral determina, por meio de um Certificado de Operador Aéreo Estrangeiro (FAOC) que operações específicas serão autorizadas, proibidas, limitadas ou sujeitas à certas condições, no interesse da segurança pública.

(2) Cada Certificado de Operador Aéreo Estrangeiro conterá a informação seguinte:

(a) o nome legal, nome comercial e endereço do operador aéreo estrangeiro;

(b) o número do certificado de operador aéreo estrangeiro;

(c) a data da emissão do certificado;

(d) as condições gerais identificadas na secção 129.08;

(e) condições específicas com respeito:

(i) às áreas de operação autorizadas,

(ii) aos tipos de serviço autorizados,

(iii) aos tipos de aeronaves autorizados, as condições de operação e, se aplicável, a inscrição deles/delas, e

(iv) a base de operações e os pontos designados em Moçambique, se aplicável; e

(f) especificações de operações com respeito-

(i) aos procedimentos de aproximação por instrumentos,

(ii) às autorizações de mínimos de tempo especiais,

(iii) às autorizações de sistema de navegação,

(iv) às autorizações relativas ao complemento dos membros da tripulação,

(v) aos procedimentos especiais para helicópteros, e

(vi) qualquer outra condição que pertence à operação que o Director-Geral julgar necessária para a segurança da aviação.

129.08 Condições Gerais do Certificado Moçambicano para Operador Aéreo Estrangeiro

(1) Um certificado Moçambique para operador aéreo estrangeiro deve conter as condições gerais seguintes:

(a) o operador aéro estrangeiro terá um certificado de operador aéreo válido ou documento equivalente emitido pelo Estado do operador aéreo estrangeiro;

(b) o operador aéro estrangeiro deve fazer alteração ao seu serviço de transporte aéreo em Moçambique notificando o Director-Geral, salvo quando se trate de uma emergência;

(c) o operador aéreo estrangeiro deve notificar, em seu nome legal ou comercial, ao Director-Geral sobre qualquer alteração ao seu serviço dentro de 10 dias úteis a seguir à alteração;

(d) o operador aéreo deve realizar operações de voo de acordo com os padrões da ICAO;

(e) o operador aéreo estrangeiro deve manter a sua aeronave de acordo com os padrões da ICAO;

(f) o operador aéreo estrangeiro deve observar as provisões aplicáveis constantes desta Parte; e

(g) o operador aéreo estrangeiro deve fazer uma operação segura.

129.09 Produção de Documentos, Manuais e Registos

(1) Um operador aéreo estrangeiro deve:

(a) Permitir acesso a qualquer pessoa credenciada pelo Órgão Regulador Aeronáutico a quaisquer documentos, manuais e registos relacionados com as operações de voo e manutenção; e

(b) Produzir todos esses documentos, manuais e registos, quando assim solicitado pelo Director-Geral, dentro de um período de tempo razoável.

(2) O comandante piloto deve, dentro de um tempo razoável quando solicitado por uma pessoa credenciada pelo Órgão Regulador Aeronáutico, produzir para essa pessoa a documentação, manuais e registos exigidos à bordo.

129.10 Preservação, Produção e Uso de Dados do Gravador de Voo

A seguir a um acidente, incidente, ou quando o Director-Geral assim determinar, o operador de uma aeronave ou helicóptero em que exista o gravador de dados do voo, deve preservar a informação original gravada por um período de 60 dias salvo indicação contrária dada pela autoridade investigadora.

129.11 Contagem de Passageiros e Pesagem da Bagagem

(1) Um operador aéreo estrangeiro deve computar o peso dos passageiros e da bagagem usando:

(a) O peso actual/real de cada pessoa e o peso real da bagagem; ou

(b) Os valores do peso pardão especificados pela Autoridade estrangeira.

(2) O Director-Geral pode exigir que um operador aéreo estrangeiro produza evidência para validar quaisquer valores de peso padrão usados.

129.12 Aeronave Mono-motor

(1) Um operador aéreo estrangeiro pode não operar uma aeronave mono-motor:

(a) À noite; ou

(b) Em Condições Meteorológicas por Instrumentos excepto sob Regras Especiais de Voo Visual

129.13 Transporte Não Autorizado

Um operador aéreo estrangeiro deve tomar medidas para assegurar que nenhuma pessoa se esconda ou possa esconder carga à bordo de uma aeronave ou helicóptero.

129.14 Transporte de Armas e Munições de Guerra

(1) Um operador aéreo estrangeiro que faça operações de transporte aéreo comercial em Moçambique deve:

(a) Não transportar armas e munições de guerra por via aérea a menos que uma

aprovação para o efeito tenha sido dada pelos representantes dos Estados em causa;

(b) Assegurar que as armas e munições de guerra sejam:

(i) Arrumados na aeronave ou helicóptero num lugar inacessível a passageiros durante voo; e

(ii) No caso de armas de fogo, descarregadas, salvo, antes do começo do voo, uma aprovação tenha sido dada por todos os Estados interessados que essas armas e munições de guerra podem ser transportadas em circunstâncias que diferem em parte ou no todo daquelas indicadas neste sub--regulamento.

(c) Assegurar que o comandante piloto seja notificado antes do início do Voo sobre os detalhes e localização à bordo da aeronave ou helicóptero de qualquer arma e munições de guerra que se pretendem transportar.

129.15 Transporte de Armas e Munições Desportivas

(1) Um operador aéreo estrangeiro que faça operações de transporte aéreo comercial em Moçambique deve tomar todas as medidas necessárias para assegurar que quaisquer armas desportivas que se pretender transportar por via aérea seja declaradas.

(2) Um operador aéreo estrangeiro que aceita transportar armas desportivas assegurará que elas estejam:

(a) Arrumadas na aeronave ou helicóptero em lugar inacessível a passageiros durante voo a menos que o Director-Geral determine que aquela observância é impraticável e tenha aprovado outros procedimentos; e

(b) No caso de armas de fogo ou outras armas que podem conter munição, estejam descarregadas.

(3) Um operador aéreo estrangeiro pode permitir que um passageiro leve munições para armas desportivas na bagagem verificada do passageiro, conforme aprovado pelo Director--Geral.

129.16 Rotas no Espaço Aéreo Não-Controlado

Nenhum operador aéreo estrangeiro que inicie um voo em Moçambique deve, no espaço aéreo não controlado, fazer um voo IFR numa rota que não seja uma rota aérea a menos que este tenha sido autorizado a fazê-lo no seu certificado de Moçambique emitido para operador aéreo estrangeiro.

129.17 Admissão ao Convês de Voo

(1) Quando um inspector de segurança da aviação do IACM apresentar um cartão oficial de identificação ao comandante piloto de uma aeronave operado por um operador aéreo estrangeiro em Moçambique, o comandante piloto deve dar ao inspector livre acesso e ininterrupto para o convês de voo da aeronave.

(2) O operador aéreo estrangeiro e o comandante piloto deverão pôr à disposição, para uso do inspector de segurança da aviação o assento de observador mais adequada para exercer as tarefas de inspecção , como determinado pelo inspector.

129.18 Assentos para Inspectores de Segurança de Cabine

Um operador aéreo estrangeiro deve disponibilizar a um inspector de segurança da aviação que esteja a executar uma inspecção em voo de cabine em Moçambique um assento de passageiro confirmado no compartimento de passageiro.

MOZ-CAR PARTE 141

ORGANIZAÇÕES DE FORMAÇÃO EM AVIAÇÃO

Lista de Páginas Efectivas

A lista de páginas efectivas a seguir indicada será utilizada para apoiar no controlo das revisões e actualizações dos Regulamentos sobre Aviação Civil de Moçambique (MOZ-CARS). A lista mostra o número da última revisão de cada página dos Regulamentos sobre Aviação Civil de Moçambique. Em conformidade com a lista, cada revisão dos Regulamentos sobre Aviação Civil de Moçambique terá uma lista de páginas efectivas publicada e distribuída a todos os detentores dos Regulamentos sobre Aviação Civil de Moçambique.

Lista de Páginas Efectivas											
Número				0		Data		1 de Julho de 2006			
Capa		Lista de Páginas Efectivas		Lista de Regulamentos							
Página	Revisões	Página	Revisões	Página	Revisões						
141-1	0	141-2	0	141-3	0						
				141-4	0						
Parte 141 — Organizações de formação em Aviação											
Página	Revisões	Página	Revisões	Página	Revisões	Página	Revisões	Página	Revisões	Página	Revisões
141-4	0	141-19	0								
141-5	0	141-11	0								
141-6	0	141-12	0								
141-7	0	141-13	0								
141- 8	0										
141-9	0										

SUBPARTE 1: GERAL

141.01.1 Aplicabilidade

(1) Esta parte deve ser ser usada na aprovação e funcionamento de organizações que:

(a) ministram a formação padrão aprovada para a aviação civil;

(b) ministram a formação provisória em aviação; e

(c) toda a formação ou instrução ministrada para fins de emissão, renovação, re-emissão, validação ou revalidação de qualquer licença, certificado ou qualificação nos termos dos Regulamentos Aeronáuticos da Aviação Civil.

(2) Esta parte não deve ser aplicada em relação à:

(a) formação ministrada para fins de familiarização;

(b) formação em serviço ministrada por operadores e outras organizações cuja formação já está aprovada em outra parte dos MOZ-CAR; e

(c) formação ou instrução ministrada no interesse da segurança de voo.

141.01.2 Aprovação das organizações de formação em aviação

(1) A aprovação de organizações de formação em aviação (ATO) é da responsabilidade e do Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM), entanto que Órgão Regulador Aeronáutico.

(2) A formação aprovada deve dar um nível de competência que seja pelo menos igual ao que é dada com requisitos mínimos de experiência para o pessoal que não recebe tal formação aprovada.

(3) A aprovação de organizações que prestam formação para o pessoal aeronáutico deve depender da demonstração de competência e cumprimento pelo requerente dos requisitos do MOZ-CATS-ATO.

141.01.3 Apresentação da autorização da organização de formação em aviação

O titular da autorização de uma organização de formação em aviação deve apresentar a autorização numa placa visível, geralmente acessível ao público em local de negócio principal do titular e, se uma cópia da autorização for mostrada, o original da autorização deve ser apresentada ao técnico autorizado, inspector ou pessoa autorizada quando solicitado.

141.01.4 Publicidade

(1) Qualquer publicidade feita por uma instituição indicando que é uma organização de formação em aviação:

(a) deve reflectir o número da autorização da organização de formação em aviação emitida pelo Director-Geral do IACM; e

(b) deve fazer referência à formação em aviação para a qual tal autorização foi emitida.

141.01.5 Inspecções de segurança e auditorias

(1) Um requerente a emissão de uma autorização de uma organização de formação em aviação deve permitir ao técnico, inspector ou pessoa autorizada a realizar as inspecções de segurança e auditorias que sejam necessárias para verificar a validade de qualquer requerimento submetido nos termos da secção 141.02.7 ou secção 141.03.2, conforme for o caso.

(2) O titular de uma autorização de uma organização de formação em aviação deve permitir que um técnico, inspector

ou pessoa autorizada possa realizar as inspecções e auditorias necessárias para determinar o cumprimento dos requisitos prescritos nesta Parte.

141.01.6 Registo de autorizações

(1) O Director-Geral do IACM deve um registo de todos os certificados da autorização de uma organização de formação em aviação emitidos nos termos dos regulamentos desta Parte.

(2) O registo deve conter os seguintes dados:

(a) O nome completo do titular do certificado da autorização;

(b) o endereço postal do titular do certificado da autorização;

(c) a data em que o certificado da autorização foi emitido ou renovado;

(d) os dados sobre o âmbito do certificado da autorização emitido para o titular da autorização; e

(e) a nacionalidade do titular do certificado de autorização.

(3) Os dados referidos no sub regulamento (2) devem ser registados em livro ou documento apropriado no prazo de sete dias contados a partir da data em que a autorização é dada pelo Director-Geral do IACM.

(4) O livro de registo deve ser guardado num local seguro do gabinete do Director-Geral do IACM.

(5) Uma cópia do livro de registo pode ser fornecida pelo/a Director-Geral do IACM a pedido da pessoa interessada e legítima, mediante o pagamento de uma taxa apropriada como prescrito na Parte 187 e para qualquer pessoa que solicite uma cópia.

SUBPARTE 2: APROVAÇÃO DE UMA ORGANIZAÇÃO (FORMAÇÃO PADRÃO EM AVIAÇÃO)

141.02.1 Requisitos para aprovação

Nenhuma organização ministrara a formação padrão em aviação ou formação padrão para efeitos de atribuição de licença, certificado ou qualificação, excepto com a supervisão da autoridade e de acordo com as cláusulas da autorização para uma organização de formação em aviação apresentadas neste sub capítulo.

141.02.2 Manual de procedimentos

(1) Um requerente a emissão de uma autorização de uma organização de formação em aviação, para ministrar a formação padrão em aviação deve apresentar ao Director-Geral do IACM o seu manual de procedimentos que:

(a) deve cumprir com os requisitos prescritos nesta Sub parte e no Documento MOZ-CATS-ATO; e

(b) deve conter a informação como prescrito no Documento MOZ-CATS-ATO.

(2) O manual de procedimentos deve ser aprovado pelo Director-Geral do IACM e nele estarão contidas as especificações operacionais.

141.02.3 Sistema de garantia de qualidade

O requerente deve criar um sistema de garantia de qualidade para o controlo e supervisão da formação padrão em aviação coberta pelo requerimento. Os padrões mínimos do sistema de garantia de qualidade serão como prescrito no Documento MOZ-CATS-ATO.

141.02.4 Avaliação do programa de formação

(1) O requerente deve submeter todos os programas de formação ao Director-Geral do IACM para avaliação e respectiva aprovação.

(2) Os requisitos para a avaliação do programa de formação serão prescritos no Documento MOZ-CATS-ATO.

141.02.5 Requisitos em termos de pessoal

(1) O requerente deve empregar ou contratar:

(a) um técnico sénior identificado como o responsável pelos padrões de formação ou gestor da conformidade da organização em questão, a quem foi dado a autoridade contratual para assegurar que todas actividades levadas a cabo pela organização estejam de acordo com os requisitos aplicáveis prescritos nesta Sub-parte e quem, para alem disso, será investido com os seguintes poderes e deveres em relação a conformidade com tais requisitos:

(i) Acesso irrestrito ao trabalho realizado ou actividades implementadas por outras pessoas como trabalhadores e de, outras pessoas que prestam serviços com base em contrato com a organização;

(ii) direitos plenos de consulta a qualquer pessoa em relação a tal cumprimento por ele ou ela;

(iii) poderes para ordenar a paralisação de qualquer actividade em que tal cumprimento não existe;

(iv) o dever de criar mecanismos de ligação entre o IACM e a organização de modo a assegurar a conformidade com os requisitos exigidos e facilitar a comunicação entre o Director-Geral do IACM e a organização em questão; e

(v) poderes para reportar directamente a gerência da organização em relação as suas investigações e consultas em geral, bem como nos casos inclusos no sub paragrafo (iii), e em relação aos resultados da ligação contemplada no sub paragrafo (iv);

(b) A pessoa competente que seja responsável pela garantia de qualidade e que tenha acesso aos padrões standard ou ao gestor referido no parágrafo (a) sobre as questões que afectam a segurança aérea e a segurança da aviação; e

(c) pessoal adequado para planificar, ministrar e supervisionar a formação padrão em aviação coberta pelo requerimento.

(d) Se o equipamento de formação utilizado inclui aeroplanos, uma pessoa competente que seja responsável pelo sistema de controlo de manutenção tem acesso directo aos padrões exigidos ou o gestor referido no parágrafo *(a)* sobre questões que afectam a segurança aérea e a segurança da aviação.

(2) O requerente deve estabelecer um procedimento de acesso inicial e um procedimento sobre manutenção, a competência deste pessoal envolvido na planificação, implementação e supervisão da formação padrão em aviação coberta pelo requerimento.

(3) O requerente deve garantir que o pessoal responsável pela formação ou pela avaliação dos estudantes tenha competência e experiência adequados ao nível exigido por tal formação ou avaliação.

(4) A organização de formação deve assegurar que todo o pessoal envolvido na instrução receba formação inicial e contínua apropriada, para as tarefas e responsabilidades que lhes forem atribuídas. O programa de formação elaborado pela organização de formação deve incluir formação sobre conhecimento e habilidades relacionadas com o desempenho e limitações humanas.

142.02.6 Alojamento, instalações e equipamento

(1) As instalações e as condições de trabalho devem ser adequadas para as tarefas a serem desempenhadas e devem ser aceites pelo Director-Geral do IACM.

(2) A organização de formação deve ter, acesso a informação, ao equipamento e aos instrumentos de formação e material para ministrar os cursos para os quais a organização está autorizada.

(3) Os instrumentos sintéticos de formação devem ser qualificados de acordo com os requisitos definidos pelo Director-Geral do IACM e o seu uso será aprovado pelo Director-Geral do IACM para garantir a qualidade da formação.

141.02.7 Requerimento para autorização ou emenda de um certificado para organização de formação

(1) Um requerimento para a emissão de uma autorização do certificado de uma organização de formação deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral do IACM em formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-ATO; e

(b) acompanhado:

(i) pela taxa apropriada como prescrito na Parte 187; e

(ii) pelo manual sobre procedimentos referido na secção 141.02.2

141.02.8 Emissão da autorização

(1) O Director-Geral do IACM deve emitir uma autorização para uma organização de formação em aviação civil ministrar a formação padrão se o requerente cumprir com os requisitos prescritos nas secções 141.02.2 e 141.02.6 inclusive.

(2) O Director-Geral do IACM deve emitir o certificado de autorização contendo:

(a) o nome e o local da organização;

(b) a data de emissão e o período de validade; e

(c) os termos da autorização.

141.02.9 Âmbito da autorização

Um certificado de autorização de uma organização de formação em aviação para ministrar a formação padrão em aviação especificará o padrão da formação em aviação que o titular da autorização tem direito de ministrar.

141.02.10 Período de validade

(1) Um certificado da autorização de uma organização de formação em aviação para ministrar a formação padrão em aviação civil deve ser válido pelo período determinado pelo Director-Geral do IACM por um período que não deve ser ultrapassar dois anos, contados a partir da data de emissão ou de renovação deste.

(2) O certificado de autorização deve permanecer válido até que expire ou seja suspenso por um técnico, inspector ou pessoa autorizada, ou cancelado pelo Director-Geral do IACM devidamente justificada nos termos do regulamento 183.00.3.

(3) O titular de um certificado de autorização que tenha expirado deve devolver imediatamente o certificado de autorização ao Director-Geral do IACM.

(4) O titular de um certificado de autorização que seja suspenso deve apresentar imediatamente o certificado de autorização, ao técnico, ao inspector ou a pessoa autorizada em questão.

(5) O titular de um certificado de autorização que seja cancelado deve devolver tal certificado de autorização ao Director-Geral do IACM dentro de 30 dias contados a partir da data em que o certificado de autorização é cancelado.

141.02.11 Transferência

(1) Sujeito às cláusulas do sub-regulamento (2), um certificado de autorização de uma organização de formação em aviação civil para ministrar a formação padrão não é transferível.

(2) Uma mudança na propriedade do titular de um certificado de autorização para ministrar a formação padrão em aviação civil deve ser considerada mudança significativa referida na secção 141.02.12.

141.02.12 Mudanças no sistema de garantia de qualidade

(1) Se o titular de um certificado de autorização de uma organização de formação em aviação para ministrar a formação padrão em aviação quiser fazer qualquer mudança no sistema de garantia de qualidade referido na secção 141.02.3, que seja significativa em relação a conformidade com os requisitos apropriados prescritos nesta Parte, tal titular deve solicitar ao Director-Geral do IACM a aprovação de tal mudança.

(2) As cláusulas da secção 141.02.7 aplicam-se, com as necessárias alterações, um requerimento para a autorização de uma mudança no sistema de garantia de qualidade.

(3) Um requerimento para uma mudança no sistema de garantia de qualidade deve autorizado pelo Director-Geral do IACM se o requerente satisfazer os requisitos impostos pelos secções do IACM, mediante a apresentação de mudanças adequadas, propostas ao seu manual de procedimentos e outra documentação, confirmando que continuará a cumprir com as cláusulas das secções 141.02.2 a 141.02.6 inclusive, depois da implementação de tal mudança autorizada.

141.02.13 Renovação e autorização

(1) Um requerimento para a renovação da autorização de uma organização de formação em aviação para ministrar a formação padrão em aviação civil deve ser:

(a) dirigido ao Director-Geral do IACM em formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-ATO; e

(b) acompanhada:

(i) de uma taxa apropriada como prescrito na Parte 187;

(ii) pelo manual sobre procedimentos referido na secção 141.02.2; e

(2) O titular da autorização deve, pelo menos nos 60 dias imediatamente anteriores a data em que tal autorização expira, requerer a renovação de tal autorização.

141.02.14 Deveres do titular da autorização

(1) O titular de um certificado de autorização de uma organização de formação em aviação para ministrar a formação padrão deve:

(a) ter pelo menos uma cópia completa e actualizada do seu manual de procedimentos referido na secção 141.02.2 e uma cópia para controlo em cada instituição de formação especificado no manual de procedimentos;

(b) cumprir com os procedimentos detalhados no manual de procedimentos;

(c) disponibilizar cada parte aplicável do manual de procedimentos ao pessoal que precisa dessas partes para desempenharem as suas funções; e

(d) continuar a cumprir com os requisitos apropriados prescritos nesta Parte.

141.02.15 Documentos e registos

(1) O titular de uma autorização de uma organização de formação em aviação civil para ministrar a formação padrão:

(a) deve preservar cópias de todos os documentos relevantes que possam ser necessárias para a formação padrão em aviação especificada ministrada por tal titular e para determinar a conformidade com os requisitos apropriados prescritos nesta Subparte; e

(b) definir procedimentos de controlo de documentos referidos no parágrafo *(a)*.

(2) Os procedimentos referidos no sub-regulamento 1(b) garantirão que:

(a) todos os documentos sejam revistos e autorizados pelo pessoal apropriado antes da produção destes;

(b) as questões actuais de todos os documentos relevantes estão disponíveis para aqueles trabalhadores envolvidos na planificação, implementação ou supervisão da formação padrão em aviação especificada e ministrada pelo titular da autorização;

(c) todos os documentos que não estejam em vigor, serão prontamente retirados de todos os pontos de emissão/produção ou de uso; e

(d) as alterações efectuafdas nos documentos serão revistas e autorizadas pelo pessoal apropriado.

(3) O titular da autorização definirá procedimentos para identificar, recolher, indexar, armazenar e manter todos os registos que possam ser necessários:

(a) para a formação padrão em aviação especificada e ministrada por tal titular; e

(b) para determinar a conformidade com os requisitos apropriados prescritos nesta Sub parte.

(4) Os procedimentos referidos no sub-regulamento (3) devem garantir que:

(a) um registo de cada revisão da garantia de qualidade do titular da autorização seja mantido;

(b) um registo de cada pessoa que ministre a formação padrão em aviação especificada, incluindo dados sobre as avaliações de competência e experiência de cada uma dessas pessoas seja mantido;

(c) um registo de cada estudante a ser formado ou avaliado pelo titular da autorização, incluindo os dados sobre ingressos, frequência, módulos, comentários do instrutor e quaisquer sessões práticas de voo e avaliações de cada um dos estudantes seja mantido;

(d) todos os registos sejam legíveis;

(e) Os registos exigidos no sub secção (3)*(a)* serão mantidos por um período mínimo de cinco anos após a data de revisão;

(f) Os registos exigidos no sub-regulamento (3) *(b)* serão mantidos por um período de pelo menos dois anos depois do instrutor ou examinador deixar de desempenhar as suas funções na organização de formação.

(g) Os registos exigidos no sub-regulamento (3) *(c)* serão mantidos por um período mínimo de dois anos após a conclusão da formação.

SUB-PARTE 3: AUTORIZAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO (FORMAÇÃO PROVISÓRIA EM AVIAÇÃO)

141.03.1 Requisitos para a autorização

(1) Nenhuma organização deve ministrar a formação provisória em aviação ou formação provisória para fins de atribuição de licença, certificado ou qualificação a não ser que seja com base numa autorização de acordo com as cláusulas sobre um certificado de autorização de uma organização de formação em aviação emitido com base nesta *Subparte*.

(2) Um requerente a emissão de um certificado de autorização de uma organização de formação em aviação para ministrar a formação provisória em aviação:

(a) deve empregar ou contratará pessoal adequado para planificar, ministrar e supervisionar a formação provisória em aviação coberta pelo requerimento;

(b) deve assegurar que o pessoal responsável por ministrar a formação provisória em aviação tenha uma combinação de competência e experiência adequada para o nível de competência exigido por tal formação;

(c) deve assegurar que as instalações e os recursos sejam adequados para permitir que o pessoal possa ministrar tal formação provisória em aviação; e

(d) deve ter procedimentos documentados sobre como ministrar tal formação provisória em aviação.

141.03.2 Requerimento para a autorização

(1) Um requerimento para a emissão de uma autorização de uma organização de formação em aviação para ministrar a formação provisória em aviação deve ser :

(a) dirigido ao Director-Geral do IACM no formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-ATO; e

(b) acompanhado:

(i) pela taxa apropriada como prescrito na Parte 187; e

(ii) pelo comprovativo de cumprimento dos requisitos prescritos na secção 141.03.1.

141.03.3 Emissão da autorização

(1) O Director-Geral do IACM deve emitir um certificado de autorização de uma organização de formação em aviação para ministrar formação provisória em aviação se o requerente cumprir com os requisitos prescritos na secção 141.03.1.

(2) O Director-Geral do IACM deve emitir o certificado de autorização no formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS ATO.

141.03.4 Âmbito da autorização

Um certificado de autorização de uma organização de formação em aviação civil para ministrar a formação provisória em aviação deve especificar o tipo de formação provisória que o titular da autorização tem o direito de ministrar.

141.03.5 Período de validade

(1) Uma autorização para uma organização de formação em aviação para ministrar a formação provisória em aviação deve ser válida apenas pelo período necessário para ministrar a formação provisória em causa e devidamente especificada.

(2) A autorização deve permanecer válida até que expire ou seja suspensa pelo técnico autorizado, inspector ou pessoa autorizada, ou cancelada pelo Director-Geral do IACM nos termos do regulamento 183.00.3.

(3) O titular de uma autorização que tenha expirado deve devolver imediatamente a autorização ao Director-Geral do IACM.

(4) O titular de uma autorização que tenha sido suspensa deve apresentar imediatamente a autorização, mediante a suspensão desta, ao técnico autorizado, ao inspector ou a pessoa autorizada em questão.

(5) O titular de uma autorização que tenha sido cancelada deve devolver tal autorização ao Director-Geral do IACM, dentro de trinta (30) dias contados a partir da data em que a autorização é cancelada.

141.03.6 Transferência

Uma autorização de uma organização de formação em aviação para ministrar a formação provisória em aviação não é transferível.

141.03.7 Deveres do titular da autorização

O titular de uma autorização de uma organização de formação em aviação para ministrar a formação provisória em aviação deve continuar a cumprir com os requisitos apropriados prescritos nesta Parte.

MOZ-CAR PARTE 171

ORGANIZAÇÕES DOS SERVIÇOS DE TELECOMUNICAÇÕES AERONAÚTICAS

SUBPARTE 1 - GERAL

171.01.1 Aplicabilidade

Esta Parte aplica-se às regras de aprovação e funcionamento das organizações de prestação de serviços de telecomunicações aeronáuticas em apoio aos voos IFR ou serviços de tráfego aéreo.

171.01.2 Requisitos para a aprovação

(1) Excepto conforme prescrito no número (3), nenhuma pessoa deve exercer um serviço de telecomunicação aeronáutica ou operar uma instalação de telecomunicações excepto sob a autoridade e de acordo com as provisões de uma aprovação de serviço de telecomunicação emitido nos termos desta Parte.

(2) O Órgão Regulador Aeronáutico pode outorgar uma aprovação autorizando serviços de telecomunicações aeronáuticas variando de uma operação de instalação privada única a uma rede de instalações requeridas para o sistema de navegação aérea de Moçambique.

(3) Uma entidade pode operar uma instalação numa frequência de rádio aeronáutica sem ser titular se for :

(i) uma de rádio - comunicação que não apoie um serviço de tráfego aéreo; ou

(ii) uma rádio - ajuda à navegação aérea que não apoie voos IFR ou um serviço de tráfego aéreo; e

(b) a instalação não interfira com qualquer outro serviço ou instalação de telecomunicação aeronáutica;

(c) a instalação for operada de acordo com os procedimentos de comunicação aplicáveis prescritos no Anexo 10, Volume II; e

(d) se a entidade tiver requerido e o Órgão Regulador Aeronáutico tiver alocado um código de identificação ou sinal de chamada para a instalação.

171.01.3 Requerimento para a aprovação

(i) O requerimento para concessão da aprovação de serviço de telecomunicação aeronáutica deve ser feito no modelo apropriado prescrito no MOZ-CATS-TMS e submetido ao Órgão Regulador Aeronáutico com:

(a) o manual de procedimentos requerido nos termos da secção 171.02.1; e

(b) pagamento dos devidos emolumentos prescritos em regulamentação específica.

171.01.4 Emissão da aprovação

(1) O requerente terá direito a uma aprovação de organização de serviço de telecomunicação aeronáutica se provar ao Órgão Regulador Aeronáutico que:

(a) reúne os requisitos do número 2;

(b) o seu representante sénior ou pessoal mencionado nas secções 171.02.3 (1) *(a), (b)* e *(c)* foram aprovados pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

(c) a concessão da aprovação não seja contrária aos interesses da segurança aérea.

171.01.5 Anúncios

(1) Qualquer anúncio de uma organização indicando que é uma organização de serviços de telecomunicação aeronáutica, deve:

(a) reflectir o número da aprovação de serviço de telecomunicação aeronáutica emitida pelo Órgão Regulador Aeronáutico; e

(b) conter a referência ao serviço de telecomunicação aeronáutica para o qual tal aprovação tiver sido emitida.

171.01.6 Privilégios do titular de uma aprovação

(1) A aprovação de serviço de telecomunicação especifica os tipos de instalações que o titular for autorizado a operar.

(2) De acordo com a secção 171.01.7, o titular de uma aprovação de serviço de telecomunicação pode operar quaisquer tipos de instalações listadas na aprovação do titular desde que cada instalação operada esteja listada no manual de procedimentos do titular ou se a instalação não estiver listada no manual de procedimentos, a sua operação for para fins de testes locais controlados pelos procedimentos exigidos pelo número (2) da secção 171.02.4.

171.01.7 Período de validade da aprovação

(1) A aprovação de serviço de telecomunicação pode ser emitida ou revalidada por um período especificado no MOZ-CATS-TMS.

(2) A aprovação de serviço de telecomunicação permanece válida até a sua caducidade, suspensão ou revogação.

(3) O titular de uma aprovação de serviço de telecomunicação que tenha caducado ou sido revogada, deve em seguida entregar a aprovação ao Órgão Regulador Aeronáutico.

(4) O titular de uma aprovação de serviço de telecomunicação que tenha sido suspensa, deve em seguida apresentar a aprovação ao Órgão Regulador Aeronáutico.

171.01.8 Revalidação da aprovação

(1) O requerimento à revalidação de uma aprovação de serviço de telecomunicação deve ser feito no modelo apropriado conforme prescrito no MOZ-CATS-TMS.

O requerimento deve ser submetido ao Órgão Regulador Aeronáutico antes da data de revalidação, o Órgão Regulador Aeronáutico pode solicitar por escrito ao titular de uma aprovação de um serviço de telecomunicação para levar a cabo ou efectuar inspecções e auditorias das instalações, documentos e registos do titular, conforme julgado necessário pelo Órgão Regulador Aeronáutico no interesse da segurança e protecção da aviação civil.

(2) O Órgão Regulador Aeronáutico pode solicitar ao titular de uma aprovação de serviço de telecomunicação a apresentação de informações que julgar relevantes para a inspecção ou auditoria.

171.01.10 Suspensão e cancelamento da aprovação

(1) Um inspector credenciado pelo Órgão Regulador Aeronáutico pode suspender, por um período não superior 30 dias, uma aprovação de serviço de telecomunicação aeronáutica emitida sob esta Parte de acordo com os procedimentos especificados no MOZ-CATS-TMS, se:

(a) após uma inspecção e auditoria efectuadas nos termos da secção 171.01.9, for evidente que o titular da aprovação não cumpre com os requisitos prescritos

nesta Parte, e não pode corrigir a tal anomalia dentro de 30 dias após ter recebido aviso por escrito da pessoa autorizada para fazê-lo; ou

(b) a pessoa autorizada for impedida pelo titular da aprovação de efectuar uma inspecção e auditoria de segurança nos termos da secção 171.01.9; ou a suspensão for necessária no interesse da segurança da aviação.

(2) O titular de uma aprovação que se sinta lesado pela suspensão da aprovação, pode fazer recurso ao Órgão Regulador Aeronáutico conforme prescrito no MOZ-CATS-TMS.

(3) O Órgão Regulador Aeronáutico pode, atendendo circunstâncias supervenientes, determinar, confirmar, alterar ou levantar a suspensão referida no número (1), ou cancelar o recurso.

171.01.11 Isenções

O Órgão Regulador Aeronáutico pode isentar qualquer pessoa de quaisquer requisitos nesta Parte, seguindo os procedimentos prescritos na Parte 11.

SUBPARTE 2 APROVAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO

171.02.1 Manual de procedimentos

(1) O requerente à emissão de uma aprovação para prestar serviço de telecomunicação aeronáutica, deve apresentar ao Órgão Regulador Aeronáutico o seu manual de procedimentos que deve:

(a) estar em conformidade com os requisitos prescritos nesta Sub-Parte; e

(b) conter a informação conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-TMS.

(1) O manual de procedimentos devem ser ser aceites pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

171.02.2 Sistema de garantia de qualidade

(1) O requerente deve estabelecer um sistema de garantia de qualidade para o controle e supervisão do serviço de telecomunicação aeronáutica coberto pelo requerimento.

(2) Os padrões exigidos para o sistema de garantia de qualidade estão prescritos no Documento.

171.02.3 Requisitos de pessoal

(1) O requerente deve empregar ou contratar:

(a) uma pessoa sénior como gestor responsável e agente da organização por forma a assegurar que todas as actividades realizadas pela organização sejam efectuadas de acordo com os requisitos aplicáveis prescritos nesta Sub-Parte, e que seja dotado dos seguintes poderes e obrigações em conformidade com tais requisitos:

(i) acesso ilimitado ao trabalho efectuado ou actividades realizadas por todas as outras pessoas na qualidade de empregados da organização ou pessoas sob contrato prestando serviço à organização;

(ii) plenos direitos de consulta a qualquer que seja a pessoa a respeito das suas obrigações;

(iii) poderes para ordenar a cessação de qualquer actividade onde tal conformidade se não for efectuada;

(iv) uma obrigação de estabelecer mecanismos de comunicação com o Órgão Regulador Aeronáutico visando assegurar e facilitar a comunicação entre o Órgão Regulador Aeronáutico e a organização em questão; e

(v) poderes para informar directamente à administração da organização sobre as suas investigações e consultas em geral, e em casos contemplados no sub-parágrafo (iii) , e com respeito aos resultados da comunicação contemplada no sub-parágrafo (iv);

(b) uma pessoa competente que seja responsável pela garantia de qualidade, e que tenha acesso directo ao gestor responsável e agente de conformidade referido na alínea (a) sobre assuntos que afectem serviços de telecomunicação aeronáutica e segurança da aviação;

(c) uma pessoa ou um grupo de pessoas seniores que sejam responsáveis para assegurar que a organização esteja em conformidade com o manual de procedimentos; e

(d) pessoal suficiente para inspeccionar, supervisionar e manter as instalações listadas no manual de procedimentos do requerente.

(2) O requerente deve:

(a) estabelecer um procedimento para avaliar a competência do pessoal que for autorizada pelo requerente para colocar qualquer instalação especificada no manual de procedimentos do requerente em serviço operacional;

(b) estabelecer procedimentos para manter a competência do pessoal autorizado; Sub-

(c) fornecer aquele pessoal autorizado com evidência por escrito os resultados da verificação.

171.02.4 Requisitos para acomodação, instalações e equipamentos

(1) O requerente para a concessão de uma aprovação de serviço de telecomunicação deve estabelecer procedimentos para assegurar que:

(a) cada instalação especificada no seu manual de procedimentos:

(i) seja designada, instalada e contratada para preencher as especificações operacionais aplicáveis; e

(ii) esteja em conformidade com o sistema dos padrões, características e especificações aplicáveis prescritos no Anexo 10;

(b) cada farol de rádio não-direccional (NDB) especificado no seu manual de procedimentos esteja em conformidade com os requisitos especificados no MOZ-CATS-TMS.

(c) cada equipamento de medição de distância UHF (DME especificado no seu manual de procedimentos esteja em conformidade com os requisitos especificados no MOZ-CATS-TMS.

(d) cada rádio de alcance omnidireccional VHF (VOR) especificado no seu manual de procedimentos esteja em conformidade com os requisitos especificados no MOZ-CATS-TMS.

(e) cada sistema de aterragem por instrumento (ILS) especificado no seu manual de procedimentos esteja em conformidade com os requisitos especificados no MOZ-CATS-TMS.

(f) cada dispositivo auxiliar de rádio-navegação especificado no seu manual de procedimentos seja equipado com um sistema de monitor conforme especificado no MOZ-CATS-TMS.

(g) informação sobre o estado do sistema operacional de qualquer dispositivo auxiliar de rádio-navegação especificado no manual de procedimentos do

requerente que for essencial para a aproximação, aterragem e descolagem num aeródromo, seja enviado sem demora aos escritórios especificados no MOZ-CATS-TMS.

(h) cada instalação especificada no seu manual de procedimentos seja instalada com abastecimento eléctrico suficiente e meios de assegurar a continuidade da operação apropriada para cada necessidade do serviço operacional que está sendo apoiado.

(i) cada instalação especificada no manual de procedimentos seja montada de acordo com o programa de segurança do requerente requerido pela secção 171.02.5 para minimizar o risco de destruição; danos ou interferência com a operação das instalações; e

(j) qualquer área crítica de construção de instalações especificadas no seu manual de procedimentos seja identificada e protegida conforme especificado na secção 171.02.7.

(2) Quando o requerente pretender operar uma instalação temporária para os fins de efectuar testes locais, o requerente deve estabelecer um procedimento para conduzir tais testes. O procedimento deve assegurar que não haja nenhuma interferência possível em qualquer outra instalação operacional e que informação apropriada seja enviada ao Serviço de Informação Aeronáutica (AIS) para a emissão de um NOTAM ou a publicação de uma emenda à Publicação de Informação Aeronáutica (AIP).

171.02.5 Programas de segurança dos fornecedores de serviço

O requerente para a concessão de uma aprovação do serviço de telecomunicação deve estabelecer um programa de segurança para as instalações especificadas no seu manual de procedimentos às especificações contidas no Documento MOZ-CATS-TMS.

171.02.6 Documentação

(1) O requerente para a concessão de uma aprovação de serviços de telecomunicação deve possuir cópias de manuais de equipamentos relevantes, de padrões e práticas técnicas (incluindo o Anexo 10) e de qualquer outra documentação (incluindo instruções técnicas) que forem necessárias para a provisão e operação das instalações especificadas no seu manual de procedimentos

(2) O requerente deve estabelecer um procedimento para controlar toda a documentação requerida pelo número (1). O procedimento deve ser de acordo com os requisitos do Documento MOZ-CATS-TMS.

171.02.7 Inspecção e testes periódicos

(1) O requerente para a concessão de uma aprovação de serviço de telecomunicação deve estabelecer procedimentos de acordo com o Documento MOZ-CATS-TMS para a inspecção e testes periódicos das facilidades especificadas no seu manual de procedimentos para verificar que os mesmos preenchem os requisitos operacionais aplicáveis e especificações de desempenho.

171.02.8 Certificação do desempenho das instalações

1. O requerente para a concessão de uma aprovação de serviço de telecomunicação deve assegurar que nenhuma instalação especificada no seu manual de procedimentos seja colocada em serviço operacional a menos que :

(a) a pessoa coloca a instalação em serviço operacional for autorizada e avaliada como competente sob os procedimentos requeridos pela secção 171.02.3(2);

(b) As verificações apropriadas foram efectuadas para verificar o desempenho da instalação;

(c) o registo de instalações tiver sido completado de acordo com os procedimentos exigidos pela secção 171.02.13; e as instruções operacionais e de manutenção especificados no Documento MOZ-CATS-TMS tenham sido incluídas no manual de procedimentos.

171.02.9 Equipamentos de inspecção, medição e de teste

(1) Cada requerente para a concessão de uma aprovação de serviço de telecomunicação deve assegurar que o equipamento de inspecção, medição e de teste estejam disponíveis aos seus funcionários para manter a operação segura de cada instalação especificada no seu manual de procedimentos.

(2) O requerente deve estabelecer um procedimento para controlar, calibrar e manter todos os seus equipamentos de inspecções, medição e de teste para assegurar que cada item do equipamento tenha a precisão e exactidão que for necessária para as medições e testes a serem efectuados.

(3) O procedimento deve assegurar que cada item do equipamento de teste requerido para a medição dos parâmetros críticos de desempenho seja:

(a) calibrado antes de uso ou em intervalos prescritos em relação ao equipamento certificado tendo um relacionamento válido e conhecido com os padrões nacionalmente reconhecidos.

(b) identificados com um indicador apropriado para mostrar o seu estado de calibração; e

(c) controlado para:

(i) salvaguarda em relação aos ajustes que possam invalidar as posições de calibração; e

(ii) assegurar que o manuseamento, conservação e armazenamento são de tal forma que a precisão e aptidão do seu uso sejam mantidos.

(4) Onde sistemas de hardware e software são usados como meio alternativo de teste de precisão de performance, as funções dos sistemas devem ser ser verificadas antes de serem certificados para o uso para demonstrar que são aceitáveis para a verificação da performance da instalação. Estas funções serão verificadas nos intervalos prescritos. Os registos dessas verificações serão mantidos como evidencias e verificação da precisão da performance do sistema.

171.02.10 Notificação das informações das instalações

(1) Cada requerente para a concessão de uma aprovação de serviço de telecomunicação deve estabelecer um procedimento para notificar os utentes das instalações especificadas no seu manual de procedimento de informação operacional para cada facilidade e de quaisquer mudanças no estado operacional de tais instalações.

(2) O procedimento deve assegurar que:

(a) a informação operacional em qualquer instalação que suportar um serviço de tráfego aéreo ou o sistema de navegação aérea de Moçambique seja enviado ao Serviço de Informação Aeronáutica (AIS) para publicação na Publicação de Informação Aeronáutica de Moçambique como especificado no MOZ-CATS-AIS; e

(b) os utentes de uma instalação são notificados sem demora de qualquer mudança no estado operacional da instalação caso a mudança possa afectar a segurança da navegação aérea. Para tais instalações publicadas na Publicação de Informação Aeronáutica de Moçambique, a informação com respeito a qualquer

mudança no estado operacional deve ser enviada para o Serviço de Informação Aeronáutica (AIS) para a emissão de um NOTAM.

171.02.11 Verificação das instalações após um acidente ou incidente

(1) Cada requerente para a concessão de uma aprovação de serviço de telecomunicação deve estabelecer um procedimento para verificar e registar a condição operacional de qualquer instalação especificada no seu manual de procedimento que possa ter sido :

(a) usada numa aeronave ou um serviço de tráfego aéreo envolvido num acidente ou incidente; ou

(b) envolvida num acidente ou incidente.

(1) Além dos procedimentos especificados no MOZ-CATS-TMS, o procedimento deve assegurar que:

(a) as verificações sejam efectuadas assim que praticáveis após notificação à organização do requerente de tal acidente ou incidente; e

(b) o registo da condição operacional da instalação conforme verificado e o último histórico registado sejam mantidos num lugar seguro para possível uso para qualquer investigação subsequente.

171.02.12 Funcionamento defeituoso das instalações

(1) Cada requerente para a concessão de uma aprovação de serviço de telecomunicação deve estabelecer um procedimento para registar, investigar e rectificar qualquer anomalia detectada ou relatada de qualquer instalação especificada no seu manual de procedimentos.

(2) O procedimento deve assegurar que um relatório seja enviado ao Órgão Regulador Aeronáutico quando solicitado sob o critério especificado no MOZ-CATS-TMS.

171.02.13 Registos

(1) Cada requerente para a concessão de uma aprovação de serviço de telecomunicação deve estabelecer procedimentos para identificar, juntar, catalogar, armazenar, manter e lidar se com os registos que são necessários para a provisão e operação segura das instalações especificadas no seu manual de procedimentos.

SUBPARTE 3 REQUISITOS OPERACIONAIS

171.03.1 Deveres do titular da aprovação

(1) O titular de uma aprovação de organização de serviço de telecomunicação aeronáutica para prestar o serviço de telecomunicaçoes aeronáuticas, deve:

(a) manter pelo menos uma cópia recente e completa do seu manual de procedimentos aprovado em cada instalação especificada referida manual;

(b) estar em conformidade com todos os procedimentos detalhados no manual de procedimentos;

(c) fazer com que cada Parte aplicável do manual de procedimentos seja disponível ao pessoal precisam essas Partes para efectuar o cumprimento das suas obrigações;

(d) continuar a cumprir com todos os requisitos apropriados prescritos nesta Parte; e

(e) notificar ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-TMS, sobre qualquer mudança de endereço para serviço, ou número de telefone ou fax, dentro de 28 dias a partir do dia da mudança.

(2) O titular da aprovação de serviço de telecomunicação deve providenciar, para uso e guia de seu pessoal, instruções de operação e manutenção para cada instalação especificada no seu manual de procedimentos. As instruções devem ser ser controladas pelos procedimentos de controle da documentação requerida nos números 171.02.6 e devem ser estabelecer os requisitos para operação e manutenção de cada instalação. As instruções devem ser incluir uma lista :

(a) dos parâmetros críticos de performance;

(b) dos níveis de performance mínimos associados para tais parâmetros;

(c) dos equipamentos de teste necessários para medição dos parâmetros;

(d) os procedimentos obrigatórios de verificação para colocar as instalações em serviço operacional; e

(e) os procedimentos de inspecção obrigatória e de teste para a operação e manutenção da instalação.

171.03.2 Códigos de identificação e indicativos de chamada

Cada titular da aprovação de serviços de telecomunicações que exijam um código de identificação para uma instalação de radio-navegação ou sinal de chamada para instalações de comunicações deve requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo especificado no MOZ-CATS-TMS com os detalhes apropriados.

171.03.3 Procedimentos de comunicação

Cada titular de aprovação de serviço de telecomunicação deve assegurar os seus procedimentos para operar as instalações especificadas no seu manual de procedimentos, estejam de acordo com os procedimentos de comunicação aplicáveis prescritos no Anexo 10, Volume II.

171.03.4 Desvios

(1) Sujeito ao condicionalismo do número 171.02.8, o titular da aprovação de serviço de telecomunicação pode não observar qualquer requisito desta Parte para responder uma situação de emergência se houver necessidade para acção imediata para protecção de vida ou propriedade envolvendo transporte aéreo.

(2) O titular de aprovação que não observar um requisito desta Parte de acordo com o sub-regulamento (1) deve submeter ao Órgão Regulador Aeronáutico um relatório por escrito assim que for possível, mas em qualquer caso não mais tarde que 14 dias após a emergência. O relatório deve conter a dimensão, a natureza e a duração da emergência.

171.03.5 Interrupção de serviços

(1) O requerente para a concessão de uma aprovação de serviços de telecomunicação deve estabelecer procedimentos para advertir ao Órgão Regulador Aeronáutico de qualquer interrupção planeada à provisão de serviços de telecomunicação que pode ter um impacto na segurança.

(2) O requerente para a concessão de aprovação de serviços de telecomunicação deve investigar qualquer interrupção não planeada aos serviços de provisão de telecomunicação, e quando solicitado, informar ao Órgão Regulador Aeronáutico de acordo com MOZ-CATS-TMS.

171.03.6 Limitações do titular da aprovação

(1) Excepto para fins de teste local, sujeito aos procedimentos exigidos no número 171.02.4(2), o titular de aprovação de serviço de telecomunicação não deve operar uma instalação se houver algum motivo de suspeita na integridade da informação

ou indicação fornecida pela instalação. O motivo de tal suspeita inclui a afectação da performance de qualquer sector crítico na operacionalidade da instalação. Tal suspeita deve ser levantada quando, após verificação da instalação, houver confirmação de que a suspeita não afecta nem afectará a performance.

(2) O titular da aprovação não deve operar as facilidades de rádio-transmissão numa frequência de rádio aeronáutica, excepto de acordo com uma licença escrita de equipamento de rádio para a instalação aprovada pelo Instituto Nacional de Comunicações de Moçambique.

(3) Excepto onde o desvio sob o número171.03.4 é exigido ou um teste do local é efectuado sob os procedimentos exigidos pelo número 171.02.4(2), um titular de aprovação não deve operar uma instalação especificada no manual de procedimentos do titular a menos que os requisitos de MOZ-CATS-TMS sejam satisfeitos com respeito à integridade do equipamento.

171.03.7 Alteração na organização do titular da aprovação

(1) Cada titular de aprovação de serviços de telecomunicações deve assegurar que seu manual de procedimentos esteja emendado ou alterado para que possa manter uma descrição actual das instalações e organizações do titular.

(2) O titular da aprovação deve assegurar que qualquer emenda feita ao manual de procedimentos seja de acordo com os requisitos aplicáveis desta Parte e em conformidade com os procedimentos de emendas ou alterações contidas no manual.

(3) O titular da aprovação deve apresentar ao Órgão Regulador Aeronáutico uma cópia de cada emenda ou alteração ao manual de procedimentos assim que praticável após a sua incorporação naquele manual.

(4) Onde o titular da aprovação propor uma das seguintes emendas ou alteração, em qualquer dos seguintes casos, notificação prévia e aprovação pelo Órgão Regulador Aeronáutico é requerida:

(a) gestor responsável;
(b) pessoa responsável pela garantia de qualidade;
(c) pessoas séniores listadas;
(d) programa de segurança do fornecedor de serviços;
(e) tipo de instalações operadas pelo titular.

(5) O Órgão Regulador Aeronáutico pode prescrever condições sob as quais o titular da aprovação pode operar durante ou após qualquer das mudanças especificadas no sub-regulamento (4).

(6) O titular da aprovação deve estar em conformidade com quaisquer condições prescritas no número (5).

(7) Onde qualquer das mudanças referidas nesta regulamentação requeira uma emenda ou alteração à aprovação, o titular da aprovação deve submetera aprovação ao Órgão Regulador Aeronáutico, assim que praticável.

(8) O titular de aprovação deve introduzir, no seu manual de procedimentos, as emendas ou alterações que o Órgão Regulador Aeronáutico considerar necessário no interesse da segurança da aviação.

Preço — 235,00 MT

IMPRENSA NACIONAL DE MOÇAMBIQUE, E.P.