



# BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

IMPrensa Nacional de Moçambique, E.P.

Instituto de Aviação Civil de Moçambique

**AVISO**

A matéria a publicar no «Boletim da República» deve ser remetida em cópia devidamente autenticada, uma por cada assunto, donde conste, além das indicações necessárias para esse efeito, o averbamento seguinte, assinado e autenticado: **Para publicação no «Boletim da República».**

Despachos

Tornando-se necessário actualizar o MOZ-CAR Parte 12 relativo à investigação de Acidentes e Incidentes Aeronáuticos, por forma a conformá-lo com as disposições contidas no Anexo 13 à Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, de que a República de Moçambique é parte integrante.

Fazendo uso das competências definidas nos n.ºs 1 e 4 do artigo 15 da Lei n.º 5/2016, de 14 de Junho, subdelegadas nos termos previstos no n.º 2 do artigo 3 do Decreto n.º 73/2009, de 15 de Dezembro, bem assim das subdelegadas através do Despacho do Ministro de Transportes datado de 3 de Abril de 2018, o Conselho de Administração do Instituto de Aviação Civil de Moçambique, delibera:

Artigo 1. Aprovar a revisão ao MOZ-CAR Parte 12 publicado pelo Diploma Ministerial n.º 117/2011, de 3 de Maio, e revogar o Diploma Ministerial retromencionado.

Artigo 2. A presente revisão entra em vigor na data da sua publicação.

Maputo, 30 de Julho de 2018. — O Presidente do Conselho de Administração, *João Martins de Abreu.*

**SUMÁRIO**

Ministério da Administração Estatal e Função

Pública:

Despacho.

Instituto de Aviação Civil de Moçambique:

Despachos.

Governo da Cidade de Pemba:

Despacho.

Governo do Distrito de Moma:

Serviço Distrital de Planeamento e Infra-Estruturas.

Governo do Distrito de Murrupula:

Serviço Distrital de Planeamento e Infra-Estruturas.

Universidade Pedagógica- Delegação de Niassa:

Aviso.

**MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO ESTATAL  
E FUNÇÃO PÚBLICA**

Despacho

Usando da competência que me é atribuída pelo n.º 1 do artigo 35 do Regulamento do Estatuto Geral dos Funcionários e Agentes do Estado, aprovado pelo Decreto n.º 62/2009, de 8 de Setembro, sob proposta da Ministra do Género, Criança e Acção Social, atribuo a Ivete Ângela dos Anjos Ferrão Alane, técnica superior de acção social N1, o vencimento correspondente à função de Secretário Permanente do Ministério.

Maputo, 22 de Abril de 2015. — A Ministra, *Carmelita Rita Namashulua.*

**Regulamento de Aviação Civil de Moçambique**

MOZ-CAR - PARTE 12

**Investigação de Acidentes e Incidentes com Aeronaves Cívís**

Revisão ao MOZ-CAR parte 12

Investigação de Acidentes e

Incidentes com Aeronaves

ARTIGO 1.º

**Objecto e âmbito de aplicação**

1. O presente Decreto aprova o regime de comunicação de ocorrências, com vista à promoção da prevenção de acidentes e incidentes com aeronaves, garantindo a recolha, registo e análise de todas as informações disponíveis e elementos de prova, determinando, se possível, as suas causas e ainda, se for caso disso, emitindo recomendações de segurança, cuja obrigatoriedade se encontra prevista nos artigos 69 e 70 da Lei n.º 5/2016, de 14 de Junho.

2. O presente Decreto aprova ainda o regime transitório aplicável à investigação de acidentes e incidentes com aeronaves, cuja competência é da Autoridade de Aviação Civil até à criação da entidade responsável pela prevenção e investigação de acidentes e incidentes com aeronaves.

3. O presente Decreto altera as normas técnicas previstas constantes do Regulamento MOZ-CAR 12, aprovado pelo Diploma Ministerial n.º 117/2011, de 3 de Maio.

Nota. Informações médicas relativas às licenças da tripulação de voo devem ser incluídas no subtítulo 1.5 – *Informação Pessoal*.

1.14 *Fogo*. Caso tenha ocorrido incêndio, incluir informações sobre a natureza da ocorrência, e do equipamento de combate ao incêndio utilizado e sua eficácia.

1.15 *Aspectos de sobrevivência*. Breve descrição de evacuação, busca e salvamento, a localização da tripulação e dos passageiros em relação aos ferimentos sofridos, falha de estruturas, tais como bancos e acessórios, cinto de segurança.

1.16 *Ensaios e pesquisas*. Breves relatos a respeito dos resultados dos testes e pesquisas.

1.17 *Informações de organização e de gestão* Informações pertinentes a respeito da organização e gestão envolvidas e que podem ter influenciado a operação da aeronave. A organização inclui, por exemplo, o operador, os serviços de tráfego aéreo, o aeródromo, rotas e agências de serviço meteorológico; e da entidade reguladora. As informações incluem, mas não se limitando a, estrutura organizacional e funções, recursos, estado económico, políticas e práticas de gestão e enquadramento regulamentar.

1.18 *Informações adicionais*. As informações relevantes e não incluídas no 1.1-1.17.

1.19 *Técnicas de investigação úteis ou eficazes*. Quando as técnicas de investigação úteis ou eficazes tenham sido usadas durante a investigação, indique brevemente a razão que levou ao uso destas técnicas, devendo indicar aqui as características principais de funcionalidade, bem como a descrição dos resultados nos respetivos subtítulo 1.1 a 1.18.

## 2. Análise

Analisar, conforme o caso, apenas a informação documentada em 1. – Informação factual e que seja relevante para a determinação das conclusões e das causas.

## 3. Conclusões

Indicar as conclusões e causas identificadas na investigação. A lista de causas deve incluir tanto as causas imediatas e causas sistémicas mais profundas.

## 4. Recomendações de Segurança

Se for apropriado, de forma breve, indique quaisquer recomendações destinadas à prevenção de acidentes e qualquer medida correctiva resultante.

## 5. Apêndices

Incluir, quando apropriado, quaisquer informações que considerem necessárias para a compreensão do relatório.

### Anexo 2

#### Lista de Exemplos de Incidentes Graves

1. O termo "incidente grave" significa: Um incidente que envolva circunstâncias indicando a quase ocorrência de um acidente.

2. Os incidentes listados são exemplos típicos de incidentes que podem ser considerados incidentes graves. A lista não é exaustiva e só serve como orientação para a definição de graves incidentes

- Quase colisão que exigiu uma manobra para evitar uma colisão ou uma situação insegura quando uma acção para evitar uma colisão teria sido adequada.
- Voo controlado para o terreno marginalmente evitado.
- Descolagens abortada em pista fechada ou ocupada.
- Descolagem a partir de uma pista fechada ou ocupada com uma estreita margem de obstáculo (s).
- Aterragens ou tentativa de aterragem em pista fechada ou ocupada.
- Falhas abruptas de desempenho previsto durante a descolagem ou subida inicial.

- Fogo e fumaça na cabine de passageiros, nos compartimentos de carga ou incêndio, apesar de tais incêndios terem sido extintos com o uso de agentes extintores.
- Eventos que exijam o uso em situação de emergência de oxigénio por parte da tripulação de voo.
- Falhas estruturais da aeronave ou desintegrações do motor não classificou como um acidente.
- Disfunções múltiplas de um ou mais sistemas de bordo que afectam seriamente a operação da aeronave.
- Tripulação incapacitada.
- Quantidade de combustível requerendo a declaração de emergência pelo piloto.
- Incidentes de descolagem ou aterragem. Incidentes como ultrapassagem ou uso das bermas das pistas.
- Falhas de sistemas, fenómenos meteorológicos, operações fora do envelope de voo aprovado ou outras ocorrências que possam ter dificultado o controlo da aeronave.
- Falhas de mais de um sistema num sistema de redundância de orientação.

Tornando-se necessário actualizar à 2.ª Edição do MOZ-CAR Parte 139 relativo à Construção, Licenciamento e Certificação de Aeródromos, por forma a conformá-lo com as disposições contidas no Anexo 14 à Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, de que a República de Moçambique é parte integrante.

Fazendo uso das competências definidas nos n.ºs 1 e 4 do artigo 15 da Lei n.º 5/2016, de 14 de Junho, subdelegadas nos termos previstos no n.º 2 do artigo 3 do Decreto n.º 73/2009, de 15 de Dezembro, bem assim das subdelegadas através do Despacho do Ministro de Transportes datado de 3 de Abril de 2018, o Conselho de Administração do Instituto de Aviação Civil de Moçambique, delibera:

Artigo 1. Aprovar a revisão à 2.ª Edição do MOZ-CAR Parte 139 publicado pelo Diploma Ministerial n.º 51/2013, de 29 de Maio, e revogar o Diploma Ministerial retromencionado.

Artigo 2. A presente revisão entra em vigor na data da sua publicação.

Maputo, 9 de Agosto de 2018. — O Presidente do Conselho de Administração, João Martins de Abreu.

## Proposta de revisão à 2.ª edição do MOZ-CAR 139

### Subparte I – Disposições Gerais

#### 139.1.2. Objecto e aplicação

1....

2. Os aeródromos utilizados para operações domésticas ou internacionais devem estar licenciados ou certificados respectivamente, nos termos deste regulamento, bem como outras especificações relevantes prescritas pelo IACM através do quadro regulatório apropriado.

3. As especificações técnicas sobre as matérias de construção e operação de aeródromos podem ser encontradas nos MOZ-CATS 139 Vol. I e Vol. 2.

4. Excluem-se do âmbito de aplicação deste Regulamento os Aeródromos sob gestão, comando ou responsabilidade de entidades públicas às quais estejam cometidas funções de defesa militar, manutenção da ordem pública, segurança, fiscalização e investigação criminal, quando utilizados em operações com aeronaves civis.

**SUBPARTE III – Licenciamento de Aeródromos****139.3.2 Requerimento de pedido da licença**

1. O requerimento para o pedido da licença deve observar o prescrito pelo IACM e ser acompanhado de:

- a)...
- b)...
- c)...
- d) Aprovações das Autoridades locais competentes;
- e)...
- f)

2. Os Aeródromos de Categorias I e II estão isentos de Manual de Aeródromo.

**139.3.5. Emissão da licença**

- 1....
- 2....
- 3....
- 4....
- 5....

6. A Licença de Aeródromo emitida nos termos deste Regulamento é intransmissível.

**Subparte IV – Certificação de Aeródromos****139.4.5 Emissão do Certificado**

1. O IACM emite o certificado na forma prescrita, se:

- a) O requerente demonstrar, que possui competência e experiência necessárias para operar e manter o Aeródromo, o seu espaço aéreo associado e estabelecer procedimentos operacionais seguros para as aeronaves;
- b) O pessoal do requerente for adequado em número e possuir a competência e experiência necessárias para operar e manter um Aeródromo;
- c) O manual do Aeródromo apresentado com o pedido possuir todas as informações pertinentes;
- d) As instalações aeroportuárias, serviços e equipamentos forem estabelecidos em conformidade com o MOZ-CATS 139;
- e) ...
- f) ...
- g) ...

**Subparte V – Obrigações do Operador de Aeródromo****139.5.4 Operações e Manutenção do Aeródromo**

1. Sujeito a quaisquer directivas a serem emitidas pelo IACM, o Aeródromo deve ser operado e mantido em conformidade com as Subpartes XI e XII deste Regulamento, MOZ-CATS 139 e procedimentos estabelecidos no respectivo manual de aeródromo.

2. O titular do certificado do aeródromo deve coordenar com o provedor de serviços de tráfego aéreo (ATS), a fim de se certificar que os serviços de tráfego aéreo competentes estão disponíveis para garantir a segurança de aeronaves no espaço aéreo associado ao aeródromo.

3. A coordenação referida no número anterior deve cobrir outras áreas relacionadas à segurança, tais como, serviços de informação aeronáutica, serviços de tráfego aéreo, autoridade de meteorologia e autoridades de segurança designadas.

4. O operador do aeródromo deve garantir a continuidade de todos os serviços prestados no aeródromo por forma a garantir a regularidade das operações e segurança das aeronaves.

5. O operador do aeródromo deve fornecer e manter o seguinte no seu aeródromo:

- a) Um cone de vento que fornece visualmente informações de direção de vento de superfície aos pilotos. Em cada pista disponível ao uso de transportadoras aéreas, deve ser instalado um cone de vento suplementar no final da pista ou, pelo menos, em um ponto visível ao piloto enquanto estiver em aproximação final e antes da decolagem. Se o aeródromo estiver aberto à operações de transporte aéreo durante a noite, os indicadores de direção do vento, incluindo os indicadores suplementares necessários, devem ser iluminados.
- b) O IACM deve publicar Circulares de Informação Aeronáutica contendo métodos aceitáveis e procedimentos para a instalação, iluminação e manutenção dos indicadores de vento.
- 6. A capacidade de carga dos pavimentos das diferentes zonas do lado ar devem ser determinadas e reportadas.
- a) O número de classificação do pavimento (PCN) reportado deve indicar que uma aeronave com um número de classificação de aeronave (ACN) igual ou inferior ao PCN reportado pode operar no pavimento sujeito a qualquer limitação na pressão do pneu ou massa total da aeronave para tipo (s) especificado (s) de aeronave (s).
- b) A utilização de um pavimento por uma aeronave com um ACN superior ao PCN reportado para esse pavimento deve ser regulada conforme prescrito pelo IACM.

**139.5.5 Sistema de Gestão de Segurança**

1. O operador do Aeródromo deve:

- a) Estabelecer um Sistema de Gestão de Segurança para o Aeródromo descrevendo a estrutura da organização e os deveres, poderes e responsabilidades do pessoal na estrutura organizacional, com vista a assegurar que as operações sejam conduzidas numa maneira controlada de forma comprovada e sejam melhoradas onde for necessário que esteja em conformidade com o Programa Nacional de Segurança Operacional (SSP) e com o doc. 9859 da ICAO.
- b) Exigir a todos os utilizadores do aeródromo, incluindo operadores de bases fixas, agências de assistência em escala e outras organizações, que realizam actividades de forma independente no aeródromo em relação ao voo ou manuseamento de aeronaves, a cumprir com os requisitos estabelecidos pelo aeródromo. O operador de aeródromo deve monitorar o cumprimento dos requisitos.
- c) Exigir que todos os utilizadores do Aeródromo, incluindo operadores de bases fixas, agências de assistência em escala e outras organizações referidas na alínea b) do presente parágrafo, a cooperar no programa para promover a segurança no aeródromo incluindo o seu uso seguro, informando-o imediatamente de quaisquer acidente, defeito, incidentes e falhas, que têm uma incidência na segurança.
- d) O Sistema de Gestão de Segurança exigido na alínea a) do presente número deve incluir os seguintes requisitos e estar em conformidade com o MOZ-CAR Parte 1:
  - i. um processo para identificar os perigos reais e potenciais para a segurança que derivam das actividades da organização e avaliar os riscos associados;
  - ii. um processo para desenvolver e implementar as acções correctivas necessárias para manter um nível de segurança aceitável;
  - iii. uma disposição para a monitorização contínua e a avaliação regular da adequabilidade e efectividade das actividades de gestão da segurança; e

- iv. um processo para almejar o melhoramento contínuo do desempenho global do sistema de gestão da segurança.
2. Este parágrafo não se aplica aos aeródromos das categorias II e I.

### 139.5.6 Armazenagem de Produtos Inflamáveis e Outras Mercadorias Perigosas

1....

2. O operador do aeródromo que actua como agente de movimentação de carga deve estabelecer e manter procedimentos para a protecção de pessoas e bens no aeródromo durante o manuseamento e armazenamento de quaisquer substâncias e materiais perigosos que estejam ou sejam destinados a ser transportados por via aérea;

3. Os procedimentos a que se refere o n.º 2 devem dispor de, pelo menos, o seguinte:

- a) Pessoal designado para receber e tratar substâncias e materiais perigosos;
- b) Garantia do remetente de que a carga deve ser manuseada de forma segura, incluindo quaisquer procedimentos manuseamento especial necessários para a segurança; e
- c) Áreas especiais para o armazenamento de materiais perigosos no aeródromo;

4. O operador do aeródromo deve estabelecer e manter normas aprovadas pelo IACM para protecção contra incêndio e explosões no armazenamento, distribuição e manipulação de combustível.

5. As normas referidas no n.º 4 devem cobrir facilidades, procedimentos, e formação de pessoal e deve abordar pelo menos o seguinte:

- a) Colagem;
- b) Protecção pública;
- c) Controlo de acesso à área de armazenamento;
- d) Segurança contra incêndios em áreas de armazenamento de combustível;
- e) Segurança contra incêndios alimentadores móveis, poços de abastecimento e armários de abastecimento;
- f) Formação de pessoal de abastecimento de combustível em segurança contra incêndio de acordo com o n.º 8.

6. Os agentes de abastecimento de combustível devem cumprir as normas estabelecidas nos n.ºs 3 e 4.

7. O operador do aeródromo deve verificar as instalações físicas de cada agente de abastecimento locatário do aeródromo pelo menos uma vez a cada 3 meses consecutivos em conformidade com o n.º 5 e manter um registo dessa verificação por pelo menos 12 meses consecutivos.

8. Os requisitos da formação exigida na alínea f) do n.º 5 estão estabelecidos no MOZ-CAR Parte 92.

9. O operador do aeródromo deve exigir ao agente de abastecimento de combustível locatário para tomar uma acção correctiva imediata sempre que o operador do aeródromo tomar conhecimento do incumprimento de uma norma exigida nos parágrafos 4 e 5. O operador do aeródromo deve notificar o IACM imediatamente quando o incumprimento for descoberto e a acção correctiva não poder ser realizada durante um período razoável.

10. O IACM deve publicar Materiais de Orientação Técnica contendo os métodos e procedimentos aceitáveis para o manuseamento e armazenamento de substâncias e materiais perigosos.

### 139.7.3. Gestão de Fauna

1....

2....

3....

4. O operador deve estabelecer e implementar um processo para a gestão de conflitos entre segurança e requisitos ambientais.

### Subparte XII – Manutenção do Aeródromo

#### 139.12.5 Construção e Manutenção em Períodos de Operações de Pouca Visibilidade

1. O operador deve assegurar a restrição de actividade de construção ou manutenção na proximidade de sistemas eléctricos do aeródromo a qualquer momento durante os períodos de operações com baixa visibilidade.

### Subparte XV – Isenções

#### 139.15.2. Pedido de Isenção

1. Qualquer operador do aeródromo pode requerer ao IACM que lhe seja concedida uma isenção em relação a qualquer uma das disposições previstas neste Regulamento e de acordo com os Procedimentos do MOZ-CAR Parte 11.

2. Antes de o IACM decidir isentar o operador, deve tomar em consideração todos os aspectos relacionados com a segurança.

3. O operador do aeródromo deve sujeitar-se às condições e procedimentos especificados pelo IACM no certificado do aeródromo conforme necessário por motivo de segurança.

4. O pedido de isenção deve ser apresentado com uma antecedência de sessenta dias relativamente à data proposta para a entrada em vigor.

5. O pedido de isenção deve conter:

- a) O nome, endereço físico, o endereço para correspondência, o número de telefone, o número de fax e o endereço electrónico do requerente, se disponíveis;
- b) O requisito ou matéria específica sobre a qual o requerente pretende a isenção;
- c) O fundamento da isenção;
- d) Uma descrição do tipo de operações a efectuar sobre as quais se requer a isenção;
- e) A duração prevista para a isenção;
- f) Uma análise dos riscos (estudo aeronáutico) e uma descrição detalhada das medidas de mitigação que o requerente deve usar para garantir um nível de segurança equivalente ao estabelecido;
- g) Quaisquer outras informações relevantes que possam ser exigidas pelo IACM.

6. No caso de o requerente pretender um processamento de emergência do pedido de isenção, o requerimento deve incluir factos e suporte à fundamentação pela não apresentação do pedido dentro do período especificado no subparágrafo 2 e razões satisfatórias para considerar a aplicação de uma situação de emergência.

7. O IACM pode recusar um pedido apresentado nos termos do subparágrafo 4, quando considerar que as razões apresentadas para o tratamento de emergência não são satisfatórias.

8. O pedido de isenção deve ser acompanhado do justificativo de pagamento de uma taxa a ser aprovada em regulamentação específica.

#### 139.16.11 Desvios

Qualquer desvio de uma norma prescrita ou procedimento previsto no presente Regulamento deve ser aprovado pelo IACM e regularizado em forma de averbamento no manual do aeródromo e no certificado do aeródromo.