Segunda-feira, 28 de Julho de 2014 III SÉRIE — Número 60

BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

SUPLEMENTO

IMPRENSA NACIONAL DE MOÇAMBIQUE, E.P.

A V I S O

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».**

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Instituto de Aviação Civil de Moçambique

Deliberação n.º 1/2014

de de.

Tornando-se necessário actualizar o MOZCAR Parte 121 – Operações de Transporte Aéreo, Aeronaves Pesadas, publicado pelo Diploma Ministerial n.º 227/2011, de 15 de Setembro, e aprovar o respectivo MOZCATS, por forma a conformá-los com as disposições contidas na emenda 38 da Parte 1 do Anexo 6 à Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional, usando das competências delegadas nos termos previstos no n.º 2 do artigo 3 do Decreto n.º 73/2009, de 15 de Dezembro, conjugado com a alínea *e*) do artigo 12 do Estatuto Orgânico aprovado pela Resolução n.º 19/2011, de 30 de Dezembro, o Conselho de Administração do Instituto de Aviação Civil de Moçambique, aprova as seguintes alterações e aditamentos:

ARTIGO 1

Alterações

São alteradas as secções 121.4.1 121.4.2 e 121.4.12, 121.6.1, 121.6.2, 121.6.3, 121.6.4, 121.6.5, 121.6.6, 121.6.7, 121.6.8, 121.9.1, 121.9.2, 121.9.3, 121.9.4, 121.9.5, 121.9.6, 121.9.8, com a redacção em anexo.

ARTIGO 2

Aditamentos

São aditadas à Subparte 121.6, as secções 121.6.9, 121.6.10, 121.6.11, 121.6.12, 121.6.13, 121.6.14 e 121.6.15, com a redacção em anexo.

ARTIGO 4

Aprovações

São aprovadas as Subpartes 121.4, 121.6 e 121.9 do MOZCATS Parte 121, com a redacção em anexo.

Art. 5. A presente emenda entra em vigor no dia seguinte à data da sua publicação.

Maputo, 2 de Maio de 2014. — O Presidente do Conselho de Administração, *João Martins de Abreu.*

Regulamentos de Aviação Civil de Moçambique

EMENDA N.º 1

MOZCAR PARTE 121

Operações de Transporte Aéreo — Aeronaves Pesadas

121.4.1. Documentos a serem mantidos em terra

(1) O operador deve assegurar que os seguintes documentos são mantidos num local seguro no primeiro ponto de partida de cada vôo realizado pela aeronave:

(a) O plano de voo operacional;
(b) Cópia das partes relevantes do portfolio de vôo;
(c) A folha de carga e centragem especificada em 121.04.09;
(d) O manifesto de passageiros e de carga;
(e) A NOTOC, se aplicável;
(f) A declaração geral, no caso de vôos internacionais.

(2) A menos que o Regulador determine de outro modo, os documentos referidos em (1) devem ser mantidos na base principal de operações do operador, ou outro local aprovado pelo Regulador, por um período de pelo menos 90 dias.

121.04.2 Manual de Operações (MO)

(1) O titular do COA deve estabelecer um MO, aprovado pelo Regulador de acordo com os requisitos desta Parte, contendo todas as instruções, informação e procedimentos necessários à operação de todas as aeronaves operadas e para orientar o pessoal operacional no exercício das funções.

(2) O titular do COA deve emendar o MO sempre que:

(a) Houver uma alteração em qualquer aspecto da operação;
(b) O MO já não cumpre os requisitos dos MOZCAR ou dos MOZCATS associados;
(c) Requerido pelo Regulador.

(3) O MO e as suas emendas e revisões devem estar em conformidade com o Manual de Voo aprovado e ser emendados conforme necessário.

(4) A proposta de emenda ou revisão ao MO deve ser submetida à aprovação do Regulador pelo menos 30 dias antes da data de efetividade pretendida, a menos que uma emenda ou revisão seja requerida imediatamente no interesse da segurança, caso em que pode ser publicada e aplicada imediatamente, desde que a aprovação necessária tenha sido solicitada ao Regulador.

(5) O titular do COA deve incorporar no MO todas as emendas e revisões requeridas pelo Regulador.

(6) O conteúdo do MO deve ser apresentado de forma a poder ser consultado sem dificuldade e observar os princípios de factores humanos.

(7) O titular do COA deve assegurar que:

(a) Todas as partes do manual são consistentes e compatíveis na forma e no conteúdo e não transgridem as condições contidas nas especificações de operações do COA do operador;
(b) O MO é mantido actualizado e todo o pessoal é mantido informado das alterações que sejam relevantes para as suas funções.
(c) Todo o pessoal operacional:
(i) tem acesso fácil às partes do MO que são relevantes para as suas funções;
(ii) é capaz de compreender a língua em que as partes do MO relativas às suas funções e responsabilidades é escrita.
(d) A cada membro da tripulação é fornecida uma cópia pessoal das secções relevantes do MO relativas às suas funções;
(e) A informação tomada dos documentos aprovados, e qualquer das suas emendas, é correctamente reflectida no MO, sem prejuízo do operador poder publicar dados e procedimentos mais conservadores no MO;
(f) Cada voo é conduzido de acordo com as disposições do MO.

(8) Cada detentor de um exemplar do MO, ou de partes do MO, é responsável por manter o seu exemplar actualizado com as emendas ou revisões fornecidas pelo operador.

(9) A estrutura do MO deve ser a seguinte:

(a) Parte A, Geral - compreende todas as políticas, instruções e procedimentos operacionais não relacionados com um tipo de aeronave;
(b) Parte B, Informação para a operação de aeronaves - compreende todas as instruções e procedimentos relacionados com o tipo de aeronave, tomando em conta quaisquer diferenças entre os tipos, classes, variantes ou aeronaves individuais utilizadas pelo operador;
(c) Parte C, Instruções e informação sobre áreas, rotas e aeródromos - compreende todas as instruções e informações necessárias para a área de operação;
(d) Parte D, Treino - compreende todas as instruções de treino ao pessoal, necessárias para uma operação segura.

(10) O MO deve seguir o conteúdo especificado no MOZCATS 121.04.2.

121.4.3 (……)

(……)

121.04.12 Sistema de documentos de segurança de voo

(1) O titular do COA deve estabelecer um sistema de documentos de segurança de voo para uso e orientação do pessoal operacional, como parte do seu sistema de gestão da segurança requerido no MOZCAR Parte 1, Subparte 3.

(2) O desenvolvimento e organização do sistema de documentos de segurança de voo deve conter os elementos mínimos definidos no MOZCATS 121.04.12.

121. 4.13 Dados do registador de voo

(……..)

121.4.14 Sistema de informação de busca e salvamento

(……..)

121.4.15 Documentos a serem transportados a bordo da aeronave

(……..)

SUB-PARTE 6 – Certificação do Operador Aéreo

121.06.1 Requisito de posse do COA

(1) Nenhuma pessoa deve conduzir operações de transporte aéreo comercial a não ser que seja titular de um COA válido emitido pelo Regulador, que autorize tal operação.

(2) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em operações de transporte aéreo comercial que não estejam autorizadas pelos termos, condições e limitações do COA e suas especificações de operações.

(3) O COA autoriza o operador a conduzir operações de transporte aéreo comercial de acordo com as especificações de operações.

121.06.2 Pedido do COA

(1) O requerente deve submeter ao Regulador o pedido de COA:

(a) No formulário e do modo especificado pelo Regulador;
(b) Contendo toda a informação exigida pelo Regulador;
(c) Acompanhado do comprovativo de pagamento da taxa devida.

(2) O pedido de emissão inicial do COA deve ser submetido pelo menos 90 dias antes da data prevista para o início das operações.

121.06.3 Emissão, recusa, suspensão ou revogação do COA

(1) O Regulador pode emitir o COA se, após analisar o pedido, considerar que o requerente:

(a) Satisfaz os requisitos dos MOZCAR e os critérios aplicáveis ao titular do COA;
(b) Está devidamente e adequadamente equipado para conduzir as operações de transporte aéreo comercial e de manutenção de aeronaves em segurança;
(c) Demonstrou uma organização adequada, um método de controlo e supervisão das operações de vôo, um programa de formação assim como acordos de assistência em terra e de manutenção, consistentes com a natureza e o âmbito das operações especificadas.
(d) Possui uma declaração de capacidade económica emitida pela entidade competente.

(2) O Regulador pode recusar um pedido de emissão do COA se considerar que:

(a) O requerente não está devidamente ou adequadamente, equipado, ou não é capaz de conduzir operações de transporte aéreo comercial em segurança;
(b) O requerente foi titular de um COA que foi revogado; ou
(c) Uma pessoa que contribuiu para as circunstâncias que tenham causado a revogação do COA obtém uma propriedade substancial ou está contratado para uma posição exigida por estes regulamentos.

(3) A falta de conformidade do operador com os requisitos destes regulamentos ou com os termos e condições do COA pode resultar na emenda, revogação ou suspensão do COA.

(4) O titular do COA deve devolver o certificado ao Regulador no prazo de 7 dias após receber a notificação de suspensão ou revogação.

121.06.4 Emenda do COA

(1) O Regulador pode emendar o COA se:

(a) Determinar que a segurança do transporte aéreo e o interesse público requerem a emenda; ou

(b) O titular do COA requerer a emenda e o Regulador determinar que a segurança do transporte aéreo e o interesse público permitem a emenda.

(2) Se o Regulador determinar, por escrito, que existe uma emergência que requer uma emenda imediata no interesse público em relação à segurança no transporte aéreo, tal emenda torna-se efectiva, sem suspensão, na data em que o titular do COA recebe a notificação.

(3) O titular do COA pode recorrer da emenda, mas deve actuar de acordo com a mesma, a não ser que esta seja subsequentemente retirada.

(4) A emenda proposta pelo Regulador, que não seja de emergência, torna-se efectiva 30 dias após a recepção da notificação pelo titular do COA, a não ser que este recorra da proposta, por escrito, no prazo de 7 dias após a recepção dessa notificação.

(5) A interporsição de um recurso suspende a data de efectividade da emenda até que o processo de recurso seja concluído.

(6) O titular do COA deve submeter a proposta de emenda pelo menos 30 dias antes da data planeada de qualquer operação sob essa emenda.

(7) Nenhuma pessoa pode conduzir uma operação de transporte aéreo comercial, para a qual seja necessária uma emenda ao COA, a não ser que tenha recebido uma notificação de aprovação do Regulador.

(8) As regras aplicáveis à emenda do COA são detalhadas no MOZCATS 121.06.4.

121.06.5 Validade e revalidação do COA

(1) O COA emitido pelo Regulador é válido por 36 meses, a não ser que:

(a) O Regulador altere, suspenda, revogue ou de outra forma cancele o certificado;

(b) O titular do COA devolva o mesmo ao Regulador;

(c) O titular do COA suspenda as operações durante mais de 60 dias; ou

(d) O Regulador decida impor limitações ao COA.

(2) O pedido de revalidação do COA deve ser submetido:

(a) No formulário e do modo especificado no MOZCATS 121.06.5;

(b) Contendo toda a informação exigida pelo Regulador;

(c) Acompanhado do comprovativo de pagamento da taxa de vida.

(3) O pedido de revalidação do COA deve ser submetido pelo menos 30 dias antes do final do período de validade em vigor.

121.06.6 Acesso para inspeção

(1) Para determinar a conformidade contínua com os regulamentos aplicáveis, o titular do COA deve:

(a) Garantir o acesso irrestrito e ininterrupto, a qualquer hora, a qualquer instalação, aeronave, documento, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante às suas atividades sujeitas a certificação, sejam contratadas ou não, a qualquer pessoa autorizada pelo Regulador.

(b) Garantir que seja concedido ao Regulador acesso e cooperação relativamente a qualquer organização ou instalações que tenha contratado para serviços associados às operações de transporte aéreo comercial e manutenção.

121.06.7 Auditorias e inspeções regulatórias

(a) O Regulador conduz a supervisão contínua do titular do COA para confirmar a elegibilidade deste a manter o COA e as aprovações e autorizações associadas.

(b) O titular do COA deve permitir a qualquer pessoa autorizada pelo Regulador a realizar, em qualquer altura ou local, com ou sem aviso prévio, quaisquer investigações, verificações, testes, inspeções ou auditorias para determinar a conformidade do titular do COA com as leis e regulamentos aplicáveis, e os termos, condições e limitações do COA.

121.06.8 Conformidade com o COA

O titular do COA deve, a todo o tempo, continuar em conformidade com os termos, condições de emissão e requisitos de manutenção do COA de modo a manter esse certificado.

121.06.9 Conteúdo do COA

(1) O COA consiste de dois documentos:

(a) Um certificado de uma página para exposição pública assinado pelo Regulador, contendo os seguintes detalhes:

(i) A Estado do operador e a autoridade emissora;

(ii) O número e a data de caducidade;

(iii) O nome do operador, o nome comercial, se diferente, e o endereço da sede principal de negócios;

(iv) A data de emissão, o nome, a assinatura e a função do representante da autoridade emissora; e

(v) O local, num documento controlado trazido a bordo, onde constem os contactos do pessoal de gestão operacional.

(b) As especificações de operações aplicáveis à operação, contendo para cada modelo de aeronave da frota do operador, a seguinte lista de autorizações, condições e limitações:

(i) Os detalhes de contacto da autoridade emissora;

(ii) O nome do operador;

(ii) O número do COA e a data de emissão;

(iv) Assinatura do representante do Regulador;

(v) O modelo da aeronave, tipos e áreas de operação, limitações e autorizações especiais.

(2) O COA é emitido de acordo com o formato estabelecido no MOZCATS 121.06.9.

121.06.10 Pessoal de gestão requerido para as operações de transporte aéreo comercial

(1) O titular do COA deve ter um administrador responsável, que o Regulador considere aceitável, investido da autoridade corporativa necessária para assegurar que todas as operações e actividades de voo e de manutenção possam ser financiadas e executadas em conformidade com os mais elevados critérios de segurança requeridos pelo Regulador.

(2) Ao conduzir operações de transporte aéreo comercial, o titular do COA deve dispor de pessoal qualificado, com competência comprovada na aviação civil, disponível para prestar serviço em regime de tempo inteiro nas seguintes posições ou equivalentes:

(a) Director de operações;

(b) Piloto-chefe;

(c) Director de segurança;

(d) Director de manutenção;

(3) O Regulador pode aprovar posições ou um número de posições que não as listadas, se o titular do COA demonstrar que consegue conduzir as operações ao mais elevado grau de segurança sob a direção de menos, ou categorias diferentes de pessoal de gestão, atendendo:

(a) Ao tipo de operações envolvidas;

(b) Ao número de aeronaves utilizadas; e

(c) À área de operação.

(4) Os indivíduos que prestem serviço nas posições requeridas ou aprovadas nos termos desta Parte, e qualquer pessoa numa posição de exercício de controlo operacional sobre as operações conduzidas ao abrigo do COA, devem:

(a) Estar qualificados mediante instrução, experiência e conhecimentos especializados;

(b) Desempenhar as suas funções de maneira a satisfazer os requisitos regulamentares aplicáveis e manter a segurança das operações; e

(c) Na medida das suas responsabilidades, possuir uma compreensão total das seguintes matérias em relação às operações do titular do COA:

(i) Normas de segurança aeronáutica e práticas de operação seguras;

(ii) Os presentes regulamentos de aviação civil (MOZCAR e MOZCATS);
(iii) As especificações de operações do titular do COA;
(iv) Todos os requisitos apropriados de manutenção e aeronavegabilidade desta Parte;
(v) Os requisitos em matéria de manuais desta Parte.

(5) O titular do COA deve notificar o Regulador sobre qualquer alteração ao pessoal em qualquer das posições listadas em (2) e obter a aceitação prévia do Regulador, sendo que a notificação de qualquer vaga deve ser efectuada no prazo de 10 dias após a verificação de vaga.

121.06.11 Demonstração de evacuação de emergência

(1) Nenhuma pessoa pode usar um tipo e modelo de aeronave nas operações de transporte aéreo comercial de passageiros a não ser que tenha realizado previamente para o Regulador, uma demonstração de evacuação de emergência real a capacidade total para a configuração, em 90 segundos ou menos.

(2) A demonstração real a capacidade total pode não ser exigida, se o titular do COA apresentar uma pedido escrito de isenção com provas de que:

(a) Durante a certificação de tipo da aeronave ou durante a certificação de outro operador aéreo, foi realizada uma demonstração satisfatória de evacuação de emergência a capacidade total da aeronave a ser explorada; e
(b) Existe uma análise de engenharia que demonstra que uma evacuação dentro dos 90 segundos regulamentares é ainda possivel, se a configuração da aeronave do titular do COA for diferente com relação ao número de saídas, ou tipo de saídas, ou número de membros da tripulação de cabina, ou localização dos membros da tripulação de cabina.
(c) Se não for necessária uma demonstração a capacidade total, nenhuma pessoa pode utilizar um tipo ou modelo de aeronave nas operações de transporte aéreo comercial de passageiros, a não ser que tenha previamente demonstrado ao Regulador que o seu pessoal, procedimentos e equipamento disponíveis podem proporcionar suficientes saídas abertas para efectuar a evacuação em 15 segundos ou menos.
(d) Nenhuma pessoa pode utilizar um avião terrestre em operações prolongadas sobre água a não ser que tenha demonstrado previamente ao Regulador que possui a aptidão e o equipamento para levar a cabo de forma eficaz os procedimentos de amaragem forçada.
(e) Os requisitos adicionais respeitantes às demonstrações de evacuação de emergência estão especificados no MOZCATS 121.06.11.

121.06.12 Voos de demonstração

(1) Nenhuma pessoa pode operar um tipo de aeronave no transporte aéreo comercial a não ser que previamente tenha conduzido, satisfatoriamente, voos de demonstração para o Regulador nesse tipo de aeronave.

(2) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave numa zona designada especial, ou que utilize um sistema especializado de navegação, a não ser que tenha conduzido um voo de demonstração satisfatório para o Regulador.

(3) Os voos de demonstração requeridos em (1) e (2) devem ser conduzidos de acordo com os regulamentos aplicáveis ao tipo de operação e de aeronave utilizada.

(4) O Regulador pode autorizar isenções aos requisitos desta secção se considerar que circunstâncias especiais tornam desnecessária a conformidade total com esta secção.

(5) Os requisitos adicionais respeitantes aos voos de demonstração estão especificados no MOZCATS 121.06.12.

121.06.13 Aeronaves autorizadas

(1) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave no transporte aéreo comercial a não ser que essa aeronave possua um certificado de navegabilidade válido e apropriado, esteja em condições de aeronavegabilidade e cumpra os requisitos de navegabilidade aplicáveis a essas operações, incluindo os relativos à identificação e ao equipamento.

(2) Nenhuma pessoa pode operar um tipo específico de aeronave no transporte aéreo comercial a não ser que tenha concluído a certificação inicial de modo satisfatório, e esse tipo de aeronave tenha sido incluído no COA do operador.

(3) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave adicional ou de substituição, de um tipo para o qual está actualmente autorizada, a não ser que possa demonstrar ter concluído um processo de avaliação e que essa aeronave tenha sido incluída no COA do operador.

121.06.14 Instalações e serviços

(1) O titular do COA deve manter instalações de apoio às operações na sua base principal de operações, adequadas à área e tipo de operação.

(2) O titular do COA deve tomar as medidas necessárias para garantir que em cada aeródromo utilizado dispõe de instalações com serviços apropriados de assistência em terra de modo a garantir a assistência, a carga e a descarga seguras das aeronaves operadas.

(3) O titular do COA deve desenvolver políticas e procedimentos para as entidades que executam trabalho em seu nome.

121.06.15 Programas de operação

Ao estabelecer os programas de operação, o titular do COA deve conceder tempo suficiente para o serviço adequado da aeronave nas escalas intermédias, e deve ter em consideração os ventos dominantes durante o voo em rota e a velocidade de cruzeiro para o tipo de aeronave.

SUBPARTE 9 - MANUTENÇÃO

121.09.1 Sistema de manutenção do titular do COA

(1) O titular do COA não deve operar uma aeronave a menos que esta seja mantida de acordo com os requisitos aplicáveis da Parte 43 e os requisitos desta Subparte.

(2) O titular do COA não deve operar um aeronave, excepto quanto a inspecções antes do voo, a não ser que a mesma seja mantida e declarada apta para o serviço por uma OMA que esteja aprovada pelo Estado de Registo e seja aceitável para o Regulador.

(3) Para aeronaves registadas em Moçambique, a OMA deve estar aprovada pelo Regulador de acordo com os requisitos da Parte 145, ou se localizada fora de Moçambique, pelo Estado com jurisdição sobre a OMA e esta aprovação tiver sido aceite pelo Regulador.

121.09.2 Responsabilidade pela manutenção

(1) O titular do COA deve assegurar, de acordo com procedimentos aprovados ou aceites pelo Regulador, a aeronavegabilidade das aeronaves operadas e o estado de operatividade do equipamento operacional e de emergência, através da:

(a) Realização das inspecções de pré-voo;
(b) Correcção de qualquer defeito e ou avaria que afecte a operação segura da aeronave, de acordo com um padrão aprovado, tendo em consideração a MEL e a CDL para o tipo de aeronave;
(c) Execução de toda a manutenção de acordo com o programa de manutenção aprovado;
(d) Análise da eficácia do programa de manutenção;
(e) Cumprimento de qualquer directiva operacional, directiva de navegabilidade e qualquer outro requisito de navegabilidade contínua tornados obrigatórios pelo Estado de desenho e ou pelo Regulador; e
(f) Execução de modificações de acordo com um padrão aprovado e o estabelecimento de uma política de incorporação de modificações não mandatórias.

(2) O titular do COA deve assegurar que o certificado de navegabilidade de cada aeronave operada ao abrigo destes regulamentos permanece válido com relação:

(a) Aos requisitos do número (1);

(b) À data de validade desse certificado; e

(c) A qualquer outra condição especificada nesse certificado.

(3) O titular do COA deve assegurar que a manutenção, a manutenção preventiva e a modificação das suas aeronaves ou produtos aeronáuticos são executadas de acordo com o seu manual de controlo de manutenção e ou com as instruções de navegabilidade contínua actualizadas, e os regulamentos aplicáveis.

(4) O titular do COA pode estabelecer um acordo com outra pessoa ou organização para a execução de qualquer manutenção, manutenção preventiva ou modificações, mas continua responsável por todo o trabalho executado sob tal acordo.

121.09.3 Gestão da manutenção

(1) O titular do COA deve empregar uma pessoa, ou um grupo de pessoas, aceitável para o Regulador, para assegurar que toda a manutenção seja executada a tempo, segundo um padrão aprovado, de modo a que os requisitos de manutenção do regulamento 121.09.2 e os requisitos do manual de controlo de manutenção do titular do COA sejam satisfeitos, e para assegurar o funcionamento do sistema da qualidade requerido em 121.10.7.

(2) As responsabilidades descritas em (1) não podem ser delegadas a uma OMA a não ser que a OMA seja parte integral do titular do COA e os acordos de manutenção referidos no número (5) estejam descritos no manual de controlo de manutenção do titular do COA.

(3) O titular do COA deve proporcionar instalações adequadas nos locais apropriados para o pessoal especificado em (1).

(4) O titular do COA, aprovado como uma OMA, pode levar a cabo as funções especificadas em 121.09.2 (1)(b),(c),(e) e (f).

(5) Se o titular do COA não for uma OMA, deve cumprir com as responsabilidades especificadas em 121.09.2 (1)(b),(c),(e) e (f) através de um contrato de manutenção escrito com uma OMA, detalhando as funções de manutenção requeridas e definindo o apoio nas funções da qualidade aprovadas ou aceites pelo Regulador.

121.09.4 Manual de controlo de manutenção do operador

(1) O titular do COA deve estabelecer um MCM de acordo com os requisitos destes regulamentos, contendo todas as instruções, informação e procedimentos necessários ao controlo da manutenção de todas as aeronaves operadas e para orientar o pessoal de manutenção e operacional concernente no exercício das suas funções.

(2) O titular do COA deve emendar o MCM sempre que:

(a) Houver uma alteração em qualquer aspecto da operação;

(b) O MCM já não cumpre os requisitos destes regulamentos ou dos MOZCATS associados;

(c) Requerido pelo Regulador ou pelo Estado do Registo.

(3) O titular do COA deve submeter o MCM e as suas emendas e revisões, à aprovação do Regulador e aceitação do Estado de Registo e proceder à sua emenda conforme necessário, de forma a manter actualizada a informação nele contida.

(4) A proposta de emenda ou revisão ao MCM deve ser submetida à aprovação do Regulador pelo menos 30 dias antes da data de efetividade pretendida, a menos que uma emenda ou revisão seja requerida imediatamente no interesse da segurança, caso em que pode ser publicada e aplicada imediatamente, desde que a aprovação necessária tenha sido solicitada ao Regulador.

(5) O titular do COA deve incorporar no MCM o material obrigatório conforme for exigido pelo Regulador ou pelo Estado de Registo.

(6) O conteúdo do MCM deve ser apresentado de forma a poder ser consultado sem dificuldade e observar os princípios de factores humanos.

(7) O titular do COA deve assegurar que:

(a) Todas as partes do manual são consistentes e compatíveis na forma e no conteúdo e não transgridem as condições contidas nas especificações de operações do COA do operador;

(b) O MCM é mantido actualizado e todo o pessoal é mantido informado das alterações que sejam relevantes para as suas funções;

(c) Todo o pessoal de manutenção e operacional concernente e cada organização a quem é requerido o seu uso:

(i) Tem acesso fácil ao MCM ou às partes pertinentes que são relevantes para as suas funções;

(ii) É capaz de compreender a língua em que as partes do MCM relativas às suas funções e responsabilidades é escrita.

(10) O MCM deve seguir o conteúdo especificado no MOZCATS 121.09.4.

121.09.5 Programa de manutenção de aeronave

(1) O titular do COA deve assegurar que cada aeronave operada é mantida de acordo com um programa de manutenção estabelecido pelo operador, de acordo com os requisitos destes regulamentos.

2) O programa de manutenção, e qualquer emenda subsequente, deve ser aprovado pelo Regulador, para aeronaves registadas em Moçambique, e pelo Estado de Registo, para aeronaves registadas no estrangeiro, antes do seu uso.

(3) O programa de manutenção de aeronaves registadas no estrangeiro deve ser submetido à aceitação do Regulador, a qual é condicionada à aprovação prévia pelo Estado do Registo, ou, se apropriado, à conformidade do titular do COA com as recomendações emitidas pelo Estado do Registo.

(4) O programa de manutenção do titular do COA deve incluir:

(a) Tarefas de manutenção e os intervalos aos quais estas devem ser executadas, tendo em conta a utilização prevista da aeronave;

(b) Quando tornado aplicável pelo Estado do desenho, um programa de integridade estrutural contínua e um programa de avaliação das reparações;

(c) Procedimentos para alteração ou desvio dos requisitos das alíneas (4) (a) e (b); e

(d) Quando aplicável, um programa de fiabilidade e de seguimento da condição dos sistemas, componentes e motores da aeronave;

(e) Um programa de inspecção e um programa cobrindo outra manutenção, manutenção preventiva e modificações para assegurar que:

(i) A manutenção, a manutenção preventiva e as modificações são executadas de acordo com o manual de controlo de manutenção do titular do COA;

(ii) Cada aeronave declarada apta para o serviço, esteja em condições de navegabilidade e tenha sido devidamente mantida para a operação.

(5) As tarefas de manutenção e os intervalos que tenham sido especificados como obrigatórios na aprovação do desenho do tipo devem ser identificados como tal.

(6) O programa de manutenção do titular do COA deve ser baseado na informação concernente disponibilizada pelo Estado do desenho ou pela organização responsável pelo desenho do tipo, e em qualquer experiência adicional aplicável.

(7) O Regulador pode autorizar o desvio das disposições destes regulamentos que iriam impedir a colocação em serviço e o uso dos componentes, motores, dispositivos e peças sobresselentes devido ao facto desses itens terem sido mantidos, modificados ou inspecionados por pessoas fora de Moçambique que não possuem uma licença de técnico de manutenção emitida pelo Regulador, devendo o titular do COA a quem é concedida tal autorização, assegurar, com relação às aeronaves

operadas, o controlo das instalações e práticas dessas pessoas de modo a garantir que todo o trabalho executado em tais itens é cumprido de acordo com o manual de controlo de manutenção do titular do COA.

(8) A concepção e aplicação do programa de manutenção devem observar os princípios relativos aos factores humanos.

121.09.6 Programa de fiabilidade

(1) O titular do COA que opere aeronaves para as quais o Estado do desenho ou o Regulador exige que possuam um programa de fiabilidade, deve estabelecer tal programa, independentemente do número de aeronaves utilizadas.

(2) O programa de fiabilidade deve ser baseado nos padrões aceites da indústria e deve ser descrito no manual de controlo de manutenção do titular do COA.

(3) O programa de fiabilidade deve ser desenvolvido para aeronaves cujo programa de manutenção é baseado na lógica MSG ou que inclua componentes sujeitos a monitorização de condição que não contenha períodos de revisão geral para todos os componentes de sistemas significativos.

(4) O objectivo do programa de fiabilidade é assegurar que as tarefas do programa de manutenção são efectivas e a sua periodicidade é adequada.

(5) O programa de fiabilidade pode resultar na extensão da periodicidade ou supressão de tarefas de manutenção, mas também na redução do intervalo ou acréscimo de tarefas de manutenção.

(6) O programa de fiabilidade constitui um meio apropriado para monitorar a efectividade do programa de manutenção.

121.09.7 Reservado

121.09.8 Modificação ou reparação de aeronaves.

(1) O titular do COA deve assegurar que cada modificação ou reparação numa aeronave que opere, é efectuada de acordo com os requisitos de navegabilidade estabelecidos ou aceites pelo Estado do Registo.

(2) O titular do COA deve obter a aprovação do Estado do Registo dos dados técnicos de navegabilidade requeridos para a realização de uma grande modificação ou grande reparação, antes de iniciar a incorporação de uma grande modificação ou efectuar uma grande reparação na aeronave.

(3) O titular do COA deve estabelecer procedimentos para assegurar que os dados que comprovem o cumprimento dos requisitos de navegabilidade aplicáveis são mantidos.

(4) O titular do COA deve, logo após a conclusão de uma grande modificação ou reparação, preparar um relatório de cada grande modificação ou grande reparação de uma célula, motor, hélice ou equipamento de uma aeronave que opere.

(5) O titular do COA deve apresentar ao Regulador uma cópia do relatório de cada grande modificação e manter disponível uma cópia do relatório de cada grande reparação para inspecção.

121.9.9 (….)

Mozcats 121.04.2 Manual de Operações

(1) O MO pode variar no detalhe de acordo com a complexidade da operação e o tipo e número de aeronaves operadas.

(2) O MO ou as suas partes, podem ser apresentados em qualquer formato, incluindo o eletrónico. Em qualquer caso, a acessibilidade, facilidade de uso e fiabilidade devem ser asseguradas.

(3) O MO deve ser tal que:

(a) Todas as partes do manual sejam consistentes e compatíveis na forma e no conteúdo;

(b) Possa ser prontamente emendado; e

(c) O conteúdo e o estado de revisão seja controlado e claramente indicado.

(4) O MO deve incluir uma descrição do seu processo de emenda e de revisão, especificando:

(a) A(s) pessoa(s) que podem aprovar as emendas ou revisões;

(b) As condições para as revisões temporárias e/ou emendas ou revisões imediatas requeridas no interesse da segurança; e

(c) Os métodos pelos quais o pessoal do operador é informado das alterações.

(5) O conteúdo do MO pode ser baseado em, ou pode referir-se a, códigos de prática da industria.

(6) Na compilação do MO, o operador pode aproveitar o conteúdo de outros documentos relevantes. O material produzido pelo operador para a parte do MO relativa ao tipo de aeronaves pode ser suplementado com, ou substituído por, as partes aplicáveis do manual de voo (AFM) ou, quando tal documento existe, um manual de operação da aeronave produzido pelo fabricante.

(7) Para a parte do MO relativa a rotas e aeródromos, o material produzido pelo operador pode ser suplementado com ou substituído pelo material de guia de rota produzido por uma companhia especializada.

(8) Se o operador optar por utilizar material de uma outra fonte no MO, o material aplicável deve ser copiado e incluído directamente na parte relevante do MO, ou o MO deve conter uma referência à secção apropriada desse material aplicável.

(9) Se o operador optar por utilizar material de uma outra fonte (ex.: o produtor do manual de rotas, o fabricante de uma aeronave ou uma organização de treino) isto não exonera o operador da responsabilidade de verificar a aplicabilidade e adequabilidade desse material. O status de qualquer material recebido de uma fonte externa deve ser indicado através de uma declaração no MO.

(10) O OM deve conter, pelo menos, a seguinte informação, onde aplicável, conforme relevante para a área e tipo de operação:

Parte A. Geral

0. Administração e Controlo do Manual de Operações

0.1 Introdução

(a) Uma declaração em como o manual cumpre com todos os regulamentos da Autoridade aplicáveis e com os termos e condições do COA aplicável.

(b) Uma declaração em como o manual contém as instruções operacionais que deve cumprir o pessoal relevante no desempenho das suas funções.

(c) Uma lista e uma breve descrição das várias partes, seu conteúdo, aplicabilidade e uso.

(d) Explicações e definições dos termos e palavras necessários ao uso do manual.

0.2 Sistema de emenda e revisão

(a) Detalhes da(s) pessoa(s) responsável(eis) pela emissão e inserção de emendas e revisões.

(b) Um registo das emendas e revisões com as datas de inserção e as datas de efetividade.

(c) Uma declaração em como as emendas e revisões escritas à mão não são permitidas, excepto em situações que exigem uma emenda ou revisão imediata no interesse da segurança.

(d) Uma descrição do sistema de anotação das páginas e das suas datas de efetividade.

(e) Uma lista das páginas efetivas e das suas datas de efetividade.

(f) Anotação das alterações (nas páginas do texto e, até ao ponto onde for viável, nos gráficos e diagramas).

(g) Um sistema para registo de revisões temporárias.

(h) Uma descrição do sistema de distribuição dos manuais, emendas e revisões.

(i) Uma declaração sobre quem é responsável pela notificação das alterações propostas e por trabalhar com a Autoridade nas alterações que exigem a aprovação desta.

1. Organização e Responsabilidades

1.1 Estrutura organizacional.

Uma descrição da estrutura organizacional incluindo o organigrama geral da companhia e o organigrama do departamento de operações. A relação entre o departamento de operações e os outros departamentos da companhia. Em particular, as linhas de subordinação e hierarquia de todas as divisões, departamentos, etc, que dizem respeito à segurança das operações de voo.

1.2 Titulares Responsáveis

O nome de cada titular responsável pelas operações de voo, sistema de manutenção, formação da tripulação e operações de terra, deve ser indicado. Uma descrição das suas funções e responsabilidades deve ser incluída.

1.3 Funções e Responsabilidades do pessoal de gestão de operações.

Uma descrição das funções, responsabilidades e autoridade do pessoal de gestão das operações em relação à segurança das operações de voo e da conformidade com os regulamentos aplicáveis.

1.4 Autoridade, funções e responsabilidades do Comandante.

Uma declaração definindo a autoridade, funções e responsabilidades do Comandante.

1.5. Funções e responsabilidades dos membros da tripulação para além do Comandante. Uma declaração definindo a autoridade, deveres e responsabilidades dos restantes membros requeridos da tripulação para além do Comandante.

2. Controlo Operacional e Supervisão

2.1 Supervisão da operação pelo operador.

Uma descrição do sistema de supervisão da operação pelo titular do COA. Esta descrição deve mostrar como é que a segurança das operações de voo e as qualificações do pessoal são supervisionadas. Em particular, os procedimentos relacionados com os seguintes itens devem ser descritos:

a) Validade da licença e da qualificação;
b) Competência do pessoal de operações; e
c) Controlo, análise e conservação dos registos requeridos.

2.2 Sistema e responsabilidade pela promulgação da informação e instruções operacionais adicionais.

Uma descrição de qualquer sistema para a promulgação de informação que pode ser de natureza operacional mas que suplementa a informação contida no MO. A aplicabilidade desta informação e as responsabilidades pela sua promulgação devem ser incluídas.

2.3 Controlo operacional.

A descrição dos procedimentos e responsabilidades necessários ao exercício do controlo operacional com relação à segurança de voo.

2.4 Poderes da autoridade.

Uma descrição dos poderes da autoridade e orientação ao pessoal sobre como facilitar as inspeções pelo pessoal da autoridade.

2.4 Sistema de Gestão.

Uma descrição do sistema de gestão da segurança, incluindo pelo menos o seguinte:

a) A política de segurança
b) O processo para identificar os perigos para a segurança e para e avaliar e gerir os riscos associados;
c) O Sistema de monitorização da conformidade;
d) A alocação de funções e responsabilidades;
e) Documentação de todos os processos chave do sistema de gestão;

4. Composição da Tripulação

4.1 Composição da Tripulação.

Uma explicação do método para determinar a composição das tripulações, tendo em conta o seguinte:

a) O tipo de aeronave utilizada;
b) A área e tipo de operação empreendida;
c) A fase de voo;
d) Os requisitos de tripulação mínima e o período de serviço de voo planeado;
e) A experiência (total e do tipo), experiencia recente e qualificação dos membros da tripulação;
f) A designação do Comandante e, se necessário devido à duração do voo, os procedimentos para a substituição do Comandante ou outros membros da tripulação de voo;
g) A designação do membro sénior da tripulação de cabina e, se necessário devido à duração do voo, os procedimentos para a substituição do membro sénior da tripulação de cabina e qualquer outro membro da tripulação de cabina.

4.2 Designação do Comandante.

As regras aplicáveis à designação do Comandante.

4.3 Incapacitação da tripulação de voo.

Instruções sobre a sucessão do comando no caso de incapacitação da tripulação de voo.

4.4 Operação em mais do que um tipo.

Uma declaração que indica quais as aeronaves que são consideradas como de um tipo para fins de:

a) Programação da tripulação de voo; e
b) Programação da tripulação de cabine.

5. Requisitos de Qualificação

5.1 Qualificações

Uma descrição da licença, qualificação (ões), qualificação/competência (por ex: para rotas e aeródromos), experiência, formação, verificação e experiência recente necessários para o pessoal de operações desempenhar as suas funções. Deve ser considerado o tipo de aeronave, tipo de operação e composição da tripulação.

5.2 Tripulação de voo

a) Comandante;
b) Piloto que substitui o Comandante;
c) Co-piloto;
d) Piloto que substitui o co-piloto;
e) Piloto sob supervisão;
f) Operador do painel de sistemas (se aplicável);
g) Operação em mais do que um tipo ou variante.

5.3 Tripulação de cabine

a) Membro sénior da tripulação de cabine.
b) Membro da tripulação de cabine.
i) Membro da tripulação de cabine requerido.
ii) Membro da tripulação de cabine adicional e membro da tripulação de cabine durante os voos de familiarização.
c) Operação em mais de um tipo ou variante.

5.4 Pessoal de treino, verificação e supervisão.

a) Para a tripulação de voo.
b) Para a tripulação de cabine.

5.5 Outro pessoal de operações (incluindo a tripulação técnica e membros da tripulação para além da tripulação de voo, de cabine e técnica.

6. Precauções com a Saúde da Tripulação

6.1 Precauções com a saúde da tripulação.

Os regulamentos relevantes e a orientação aos membros da tripulação no que diz respeito à saúde, incluindo:

a) Álcool e outros líquidos intoxicantes;

b) Narcóticos;
c) Drogas;
d) Soporíferos;
e) Anti-depressivos;
f) Preparados farmacêuticos;
g) Imunização;
h) Mergulho em águas profundas;
i) Doação de sangue/medula óssea;
j) Precauções com as refeições antes e durante o voo;
k) Sono e descanso; e
l) Intervenções cirúrgicas.

7. Sistema de Gestão do Risco de Fadiga (FRMS).

Uma descrição da politica e informação relativa à gestão do risco de fadiga, incluindo:

7.1 Limitação do tempo de voo, períodos de serviço e de descanso.

Regras relativas à limitação do tempo de voo e do período de serviço e requisitos de descanso para os membros da tripulação de voo e de cabine; e

7.2 Excedência dos limites do tempo de voo e período de serviço e/ou reduções dos períodos de descanso.

As condições em que o tempo de voo e período de serviço podem ser excedidos ou os períodos de descanso podem ser reduzidos e os procedimentos usados para reportar tais situações.

7.3 Política e documentação relativa ao FRMS de acordo com o MOZCATS 121.02.10

8. Procedimentos de Operação

8.1 Instruções para preparação do voo.

Conforme aplicável à operação:

8.1.1 Altitudes Mínimas de Voo.

Uma descrição do método de determinação e aplicação das altitudes mínimas, incluindo:

a) Um procedimento para estabelecer os níveis mínimos de altitude/voo para os voos VFR;
b) Um procedimento para estabelecer os níveis mínimos de altitude/voo para os voos IFR.

8.1.2 Critérios de uso de aeródromos.

Uma descrição dos critérios e responsabilidades para determinar a adequabilidade dos aeródromos a ser usados.

8.1.3 Métodos e responsabilidades para estabelecer os mínimos operacionais de aeródromo.

O método para estabelecer os mínimos de operação em aeródromos para os voos IFR. Deve ser feita referência aos procedimentos para a determinação da visibilidade e/ou alcance visual na pista (RVR) e para a aplicabilidade da visibilidade real observada pelos pilotos, a visibilidade e o RVR reportado. Instruções e requisitos para o uso de Head-up-displays (HUD) e sistemas de melhoramento da visão (EVS), conforme aplicável.

8.1.4 Mínimos de operação em rota para voos VFR.

Uma descrição dos mínimos de operação em rota para os voos VFR ou partes de voo VFR e, quando aeronaves monomotoras forem utilizadas, instruções para a seleção de rotas com respeito à disponibilidade de superfícies que permitam uma aterragem forçada em segurança.

8.1.5 Apresentação e aplicação dos mínimos operacionais de aeródromo e em rota.

8.1.6 Interpretação de informação meteorológica.

Material explicativo sobre a descodificação das previsões MET e boletins MET relevantes para a área de operações, incluindo a interpretação de expressões condicionais.

8.1.7 Determinação das quantidades de combustível, óleo e de água metanol transportadas.

Os métodos pelos quais as quantidades de combustível, óleo e de água metanol a serem transportadas são determinadas e controladas durante o voo. Devem também ser incluídas instruções sobre a medição e distribuição dos fluidos transportados a bordo. Tais instruções devem ter em conta todas as circunstâncias passíveis de serem encontradas durante o voo, incluindo a possibilidade de replaneamento em voo, perda de pressurização e de falha de uma ou mais das instalações de potência da aeronave. O sistema para manter os registos de combustível e óleo também deve ser descrito.

8.1.8 Massa e centro de gravidade.

Os princípios gerais de massa e centro de gravidade incluindo:

a) Definições;
b) Métodos, procedimentos e responsabilidades para a preparação e aceitação dos cálculos de massa e centro de gravidade;
c) A política para uso de massas padronizadas e/ou reais;
d) O método para determinar a massa de passageiro, bagagem e carga aplicáveis;
e) As massas de passageiro e bagagem aplicáveis para os vários tipos de operações e de aeronaves;
f) Instruções e informações gerais necessárias para verificar os vários tipos de documentação de massa e centragem em uso;
g) Procedimentos de alterações de última hora (*Last Minute Changes*);
h) Gravidade específica de combustível, óleo e de água metanol;
i) Políticas/procedimentos de distribuição de assentos de passageiros;
j) Para operações de helicópteros, planos de carregamento padronizados.

8.1.9 Plano de voo ATS.

Procedimentos e responsabilidades quanto à preparação e submissão do plano de voo aos serviços de tráfego aéreo. Os fatores a serem considerados incluem os meios de submissão para ambos os planos de voo, individuais e repetitivos.

8.1.10 Plano de voo operacional.

Procedimentos e responsabilidades quanto à preparação e aceitação do plano de voo operacional. O uso do plano de voo operacional deve ser descrito incluindo exemplares dos formatos do plano operacional de voo em uso.

8.1.11 Caderneta Técnica da aeronave do operador.

As responsabilidades e o uso da caderneta técnica da aeronave do operador devem ser descritos, incluindo exemplares do formato usado.

8.1.12 Lista de documentos, formulários e informação adicional a serem transportados a bordo.

8.2 Instruções de assistência em terra.

Conforme aplicáveis à operação.

8.2.1 Procedimentos de reabastecimento de combustível.

Uma descrição dos procedimentos de reabastecimento de combustível, incluindo:

a) Medidas de segurança durante o reabastecimento e descarga de combustível, incluindo quando uma unidade auxiliar de potencia está em marcha, ou os rotores estiverem em movimento, ou um motor está em marcha, ou os motores estão em marcha com os travões de hélice aplicados;
b) Medidas de segurança durante o reabastecimento e descarga de combustível, quando os passageiros estão a embarcar, a bordo ou a desembarcar;
c) Precauções a serem tomadas para evitar a mistura de combustíveis.

d) Método para assegurar que a quantidade requerida de combustível é abastecida.

8.2.2 Procedimentos de assistência à aeronave, passageiros e carga relacionados com a segurança.

Uma descrição dos procedimentos de assistência a serem usados ao atribuir lugares, embarcar e desembarcar passageiros, e ao carregar e descarregar a aeronave. Outros procedimentos, tendo como objetivo a segurança quando a aeronave está na rampa, devem também ser fornecidos. Os procedimentos de assistência devem incluir:

a) Categorias especiais de passageiros, incluindo crianças/bebés, pessoas com mobilidade reduzida, passageiros inadmissíveis, deportados e pessoas sob custódia;
b) Dimensões e peso permitidos da bagagem de mão;
c) Carregamento e segurança de *itens* na aeronave;
d) Posicionamento do equipamento de terra;
e) Operação das portas da aeronave;
f) Segurança no aeródromo/local de operação, incluindo prevenção contra incêndios, segurança nas zonas de escape e de sucção;
g) Arranque, procedimentos de partida e chegada à rampa, incluindo, para aviões, operações de reboque e *push-back*;
h) Serviço a aeronaves;
i) Documentos e formulários para assistência a aeronaves;
j) Cargas especiais e classificação de compartimentos de carga (p. ex: mercadorias perigosas, animais vivos, etç); e
k) Ocupação múltipla de assentos da aeronave.

8.2.3 Procedimentos de recusa de embarque.

Os procedimentos para garantir que às pessoas que pareçam estar embriagadas ou que demonstrem através do comportamento ou sinais físicos que estão sob a influência de drogas, é recusado o embarque. Isto não se aplica aos pacientes médicos sob cuidados adequados.

8.2.4 Procedimentos anti-gelo e de degelo no solo.

Uma descrição da política e procedimentos anti-gelo e de degelo para as aeronaves em terra. Tal deve incluir descrições dos tipos e efeitos da formação de gelo e de outros contaminantes nas aeronaves enquanto paradas, durante os movimentos em terra e durante a descolagem. Além disso, uma descrição dos tipos de fluidos utilizados deve ser fornecida, incluindo:

a) Nomes de marca ou comerciais;
b) Caraterísticas;
c) Efeitos na performance da aeronave;
d) Tempos de aderência (*holdover time*); e
e) Precauções durante a utilização.

8.3 Procedimentos de voo

8.3.1 Política VFR/IFR.

Uma descrição dos procedimentos VFR/IFR, incluindo:

a) Uma descrição da política usada para permitir que os voos sejam efetuados em VFR, ou para exigir que os voos sejam efetuados em IFR, ou para mudar de uma situação para a outra;
b) Alocação de funções à tripulação de voo e procedimentos para a gestão da carga de trabalho da tripulação durante operações noturnas e de aproximação e aterragem em condições IMC;
c) Procedimentos para a familiarização com as áreas, rotas e aeródromos a serem operados;
d) *Briefings* de partida e aproximação;
e) Condições exigidas para iniciar ou continuar uma aproximação por instrumentos;
f) Instruções para a condução de procedimentos de aproximação de precisão e de não precisão por instrumentos;
g) Instruções sobre a clarificação e aceitação de autorizações do ATC, em particular nos casos que impliquem o afastamento do terreno;
h) Procedimento de aproximação estabilizada.

8.3.2 Procedimentos de navegação.

Uma descrição de todos os procedimentos de navegação relevantes para o(s) tipo(s) e área(s) de operação,. Deve ser dada atenção especial a:

a) Procedimentos padronizados de navegação, incluindo a política para efetuar verificações cruzadas independentes dos dados introduzidos pelo teclado nos casos em que estes afetem a trajetória de voo a ser seguida pela aeronave; e
b) Navegação baseada na performance (PBN), cobrindo a performance requerida de navegação (RNP) ou especificação de área de navegação (RNAV), conforme especificado;
c) Especificação de performance mínima de navegação (MNPS) e navegação polar e navegação noutras áreas designadas;
d) Replaneamento em voo;
e) procedimentos em caso de degradação de sistemas; e
f) RVSM, para aviões;
g) Navegação de longo alcance;
h) EDTO (ETOPS), considerando falha de motor e a designação e utilização de aeródromos alternantes.

8.3.3 Procedimentos de ajuste do altímetro incluindo o uso, se apropriado de:

- altimetria métrica e tabelas de conversão, e
- procedimentos de operação a QFE.

8.3.4 Procedimentos do sistema de alerta de altitude.

Uma descrição dos procedimentos para manter a consciência de altitude, incluindo o uso de *call-outs* da tripulação ou do sistema de alerta de altitude para aviões ou dispositivos de voz áudio de alerta de altitude para helicópteros, se instalados.

8.3.5 Sistema de alerta de proximidade do solo (GPWS)/ Sistema de alerta para evitar o terreno (TAWS).

Procedimentos e instruções exigidos para evitar o voo controlado contra o terreno, incluindo as limitações da razão elevada da descida próximo da superfície (os requisitos de treino respeitantes são abordados em MO D 2.1)

8.3.6 Política e procedimentos para o uso do TCAS/ACAS

Política, instruções, procedimentos para evitar colisões e sobre o uso do TCAS/ACAS.

8.3.7 Política e procedimentos para a gestão de combustível durante o voo

8.3.8 Condições atmosféricas adversas e potencialmente perigosas.

Os procedimentos para operação em, e/ou evitar, condições atmosféricas adversas e potencialmente perigosas incluindo:

a) Tempestades;
b) Situações de formação de gelo;
c) Turbulência;
d) Ondulação do vento (*windshear*);
e) Corrente de jacto (*jet stream*);
f) Nuvens de cinzas vulcânicas;
g) Precipitação forte;
h) Tempestades de areia;
i) Ondas orográficas; e
j) Inversões significativas de temperatura.

8.3.9 Turbulência de esteira.

Critérios de separação de turbulência de esteira, tendo em conta os tipos de aeronave, condições de vento e a localização da pista/área de aproximação final e de descolagem. Para helicópteros, deve ser considerado o *downwash* do rotor.

8.3.10 Membros da tripulação nos seus postos.

Os requisitos para os membros da tripulação ocuparem os seus postos ou lugares atribuídos durante as diferentes fases do voo ou sempre que seja considerado necessário no interesse da segurança e procedimentos para o descanso controlado no posto de pilotagem.

8.3.11 Uso de cintos de segurança para a tripulação e passageiros.

Os requisitos para os membros da tripulação e passageiros usarem cintos de segurança e/ou cintos para ombros durante as diferentes fases do voo ou sempre que seja considerado necessário no interesse da segurança.

8.3.12 Permissão de entrada no posto de pilotagem.

As condições de permissão de entrada no posto de pilotagem de outras pessoas que não a tripulação de voo. A política relativa à permissão de entrada de Inspetores da Autoridade também deve ser incluída.

8.3.13 Uso de lugares vagos da tripulação. As condições e procedimentos para o uso dos lugares vagos da tripulação.

8.3.14 Incapacitação de membros da tripulação. Procedimentos a serem seguidos no caso de incapacitação de membros da tripulação durante o voo. Exemplos dos tipos de incapacitação e os meios de reconhecimento dos mesmos também devem ser incluídos.

8.3.15 Requisitos de segurança na cabine.

Procedimentos:

a) Relativos à preparação da cabine para o voo, requisitos em voo e a preparação para a aterragem incluindo os procedimentos de segurança da cabine e galleys;
b) Para garantir que os passageiros permaneçam sentados de maneira a que, no caso de ser necessária uma evacuação de emergência, possam facilita-la e não obstaculizá-la;
c) A serem seguidos durante o embarque e desembarque de passageiros; e
d) Aquando do reabastecimento/descarga de combustível com passageiros a embarcar, a bordo ou a desembarcar;
e) Relativos ao transporte de categorias especiais de passageiros;
f) Relativos a fumar a bordo;
g) Relativos a lidar com a suspeita de doenças infeciosas;
h) Utilização de equipamento eletrónico portátil e telefones celulares.

8.3.16 Procedimentos de transmissão de instruções aos passageiros.

O conteúdo, meios e tempo de transmissão de instruções aos passageiros.

8.3.17 Procedimentos para aeronaves a operar acima dos 15 000 m (49 000 pés).

Procedimentos para o uso de equipamento de deteção de radiação solar ou cósmica e para registo das suas leituras incluindo as medidas a serem tomadas no caso dos valores limite especificados no Manual de Operações serem ultrapassados. Os procedimentos no caso de ser tomada uma decisão de descida, cobrindo:

a) A necessidade de transmitir à unidade ATS adequada um aviso prévio em relação à situação e de obter uma autorização de descida provisória; e
b) A medida a ser tomada no caso de uma comunicação com a unidade ATS não conseguir ser estabelecida ou for interrompida.

8.3.18 Politica sobre o uso do piloto automático e manete automático (Autothrottle) para aeronaves equipadas com estes sistemas.

8.3.19 Procedimentos relativos à intercetação de aeronaves civis.

Informação e instruções relativas à intercepção de aeronaves civis incluindo:

a) Os procedimentos, conforme determinados no MOZCAR Parte 91, para os PIC de aeronaves interceptadas; e
b) Os sinais visuais para uso das aeronaves de intercepção e interceptados, conforme consta no MOZCAR Parte 91.

8.4 Operações em todas as condições meteorológicas.

A descrição dos procedimentos operacionais associados às operações em todas as condições meteorológicas.

8.5 Operações a baixa visibilidade (LVO).

A descrição dos procedimentos operacionais associados com LVO.

8.6 Operações de tempo de desvio prolongado (EDTO) (ETOPS).

A descrição dos procedimentos operacionais EDTO.

8.7 Uso da (s) Lista(s) de Equipamento Mínimo e de Desvio da Configuração (CDL)

8.8 Voos não comerciais.

Procedimentos e limitações para:

a) Operações não comerciais efectuadas por titulares de COA, a descrição das diferenças relativas a operações comerciais;
b) Voos de treino;
c) Voos de teste;
d) Voos de entrega;
e) Voos ferry;
f) Voos de demonstração; e
g) Voos de posicionamento, incluindo o tipo de pessoas que podem ser transportadas em tais voos.

8.9 Requisitos de Oxigénio

8.9.1 A explicação das condições em que o oxigénio deve ser fornecido e usado.

8.9.2 Os requisitos de oxigénio especificados para as seguintes pessoas, conforme o estipulado nestes regulamentos:

a) Tripulação de voo;
b) Tripulação de cabina; e
c) Passageiros.

9. Mercadorias Perigosas e Armas

9.1 Transporte de Mercadorias Perigosas

A informação, instruções e orientação geral sobre o transporte de mercadorias perigosas incluindo:

a) A política do operador sobre o transporte de mercadorias perigosas;
b) Orientação sobre os requisitos de aceitação, etiquetagem, manuseio, arrumação e segregação de mercadorias perigosas;
c) Requisitos de notificação especial no caso de acidente ou ocorrência ao transportar mercadorias perigosas;
d) Procedimentos para dar resposta a situações de emergência envolvendo mercadorias perigosas;
e) Funções de todo o pessoal envolvido; e
f) Instruções sobre o transporte dos funcionários do operador em voos cargueiros quando transportem mercadorias perigosas.

9.2 Transporte de armas.

As condições em que as armas, munições de guerra e armas desportivas podem ser transportadas.

10. Segurança.

Instruções, orientação, procedimentos, treino e responsabilidades de natureza não confidencial relativos à segurança. Os procedimentos e políticas para tratar e comunicar crimes a bordo como interferência ilícita, sabotagem, ameaças de bomba e desvio de aeronave, assim como os procedimentos da lista de verificação para busca de bomba.

11. Tratamento, Notificação e Comunicação de Acidentes, Incidentes e Ocorrências

Procedimentos para o tratamento, notificação e comunicação de acidentes, incidentes e ocorrências. Esta secção deve incluir o seguinte:

a) Definição de acidente, incidente e ocorrência e as responsabilidades relevantes de todas as pessoas envolvidas;

b) Ilustrações dos formulários usados para comunicação de todos os tipos de acidente, incidente e ocorrências (ou cópias dos próprios formulários), instruções sobre como estes devem ser preenchidos, os endereços para os quais devem ser enviados e o tempo permitido para o fazer;

c) As descrições dos departamentos da companhia, Autoridades ou outras instituições que têm de ser notificados, através de que meios, e com que sequência em caso de acidente;

d) Procedimentos para notificação verbal às unidades dos serviços de tráfego aéreo dos incidentes envolvendo ACAS RAs, riscos de pássaros, mercadorias perigosas e situações de perigo;

e) Procedimentos para submeter relatórios escritos de incidentes de tráfego aéreo, ACAS RAs, colisão com aves, incidentes ou acidentes com mercadorias perigosas, e interferência ilícita;

f) Procedimentos de reporte. Estes procedimentos devem incluir os procedimentos internos de reporte de informações relativas à segurança a serem seguidos pelos membros da tripulação, concebidos para garantir que o PIC é informado imediatamente de qualquer incidente que tenha colocado em perigo, ou possa ter colocado em perigo, a segurança durante o voo e que lhe é fornecida toda a informação relevante.

12. Regras do Ar

As regras do ar incluindo:

a) Regras de voo visual e por instrumentos;

b) Âmbito geográfico de aplicação das regras do ar;

c) Procedimentos de comunicação de informações incluindo procedimentos de falha de comunicações;

d) Informação e instruções relativas à intercepção de aeronaves civis;

e) As circunstâncias em que deve ser mantida uma escuta de rádio;

f) Sinais;

g) Sistema horário usado na operação;

h) Autorizações do ATC, adesão ao plano de voo e relatórios de posição;

i) Sinais visuais usados para avisar uma aeronave não autorizada a voar, ou prestes a entrar, numa área restrita, proibida ou perigosa;

j) Procedimentos para os pilotos que observam um acidente ou recebem uma transmissão de socorro;

k) O código de sinais visuais terra/ar para uso de sobreviventes, e descrição e uso dos meios de sinalização;

l) Sinais de socorro e de emergência.

13. Locação/Codigo Compartilhado

A descrição dos arranjos operacionais para locação e código compartilhado, procedimentos associados e responsabilidades de gestão.

Parte D. Assuntos Relativos à Operação da Aeronave – Quanto ao Tipo

Consideração das diferenças entre os tipos/classes, e variantes dos tipos, sob os seguintes títulos:

0 Informação Geral e Unidades de Medida

0.1 Informação Geral (p. ex. dimensões das aeronaves), incluindo uma descrição das unidades de medida utilizadas para a operação do tipo de aeronave envolvido e tabelas de conversão.

1. Limitações

1.1 Limitações Operacionais e de Certificação.

A descrição das limitações certificadas e as limitações operacionais aplicáveis incluindo:

(a) Situação da certificação (ex: certificado tipo EASA, certificação ambiental, etç)

(b) Configuração da distribuição dos assentos de passageiros para cada tipo de aeronave incluindo uma representação gráfica;

(c) Tipos de operações aprovadas (ex: IFR/VFR, CAT II/III, RNP, voos em condições de formação de gelo conhecidas, etc.);

(d) Composição da tripulação;

(e) Massa e centro de gravidade;

(f) Limitações de velocidade;

(g) Envelopes de voo;

(h) Limites relativos ao vento, incluindo as componentes máximas de vento cruzado ou de cauda e as reduções a serem aplicadas a estes valores levando em conta:

(i) rajadas;

(ii) baixa visibilidade;

(iii) condição da superfície da pista;

(iv) experiencia da tripulação;

(v) uso do piloto automático;

(vi) circunstancias não normais ou de emergência;

(vii) quaisquer outros factores operacionais relevantes.

(i) Limitações de performance para as configurações aplicáveis;

(j) Inclinação da pista;

(k) Para aviões, limitações em pistas molhadas ou contaminadas;

(l) Contaminação da célula da aeronave;

(m) Limitações dos sistemas

2. Procedimentos Normais

2.1 As funções e procedimentos normais atribuídos à tripulação, as listas de verificação apropriadas, o sistema e momento para o seu uso e uma declaração sobre os procedimentos de coordenação necessários entre a tripulação de voo e de cabina e outros membros da tripulação. Os procedimentos e as funções normais devem incluir:

(a) Pré-voo;

(b) Pré-partida;

(c) Ajuste e verificação do altímetro;

(d) Rolagem, descolagem e subida;

(e) Atenuação do ruído;

(f) Cruzeiro e descida;

(g) Aproximação, preparação para a aterragem e briefing;

(h) Aproximação VFR;

(i) Aproximação IFR;

(j) Aproximação visual e circuito;

(k) Aproximação falhada;

(l) Aterragem normal;

(m) Pós-aterragem; e

(n) Para aviões, operação em pistas molhadas e contaminadas.

2.2 Procedimentos Específicos do Posto de Pilotagem

(a) Determinação da navegabilidade da aeronave;

(b) Obtenção do despacho para voo;

(c) Preparação inicial do posto de pilotagem;

(d) Procedimentos padronizados de operação (SOP) para cada fase de voo;

(e) Disciplina no posto de pilotagem;

(f) Call-outs padronizados;

(g) Comunicações;

(h) Segurança de voo;

(i) Procedimentos de "push-back" e reboque;

(j) Orientações de rolagem e sinais na rampa;

(k) Procedimentos de descolagem e subida;

(l) Escolha da pista;
(m) Descolagem com visibilidade limitada;
(n) Descolagem em condições meteorológicas adversas;
(o) Uso e limitações do radar meteorológico;
(p) Uso de luzes de aterragem;
(q) Monitorização dos instrumentos de voo;
(r) Seleção da potência para descolagem;
(s) Anomalias durante a descolagem;
(t) Decisão de descolagem rejeitada;
(u) Subida, melhor ângulo, melhor razão;
(v) Procedimentos de cabine estéril (sterile cockpit);
(w) Procedimentos em rota e em espera;
(x) Controlo de cruzeiro;
(y) Caderneta de navegação;
(z) Procedimentos de descida, aproximação e aterragem;
(aa) Comunicação de problemas de manutenção;
(bb) Como obter manutenção e serviço em rota.

3. Procedimentos não Normais e/ou de Emergência

Os procedimentos e funções em situações não normais e/ou de emergência atribuídos à tripulação, as listas de verificação adequadas e a informação relativa aos sistemas da aeronave conforme requerido, o sistema de utilização das listas de verificação e uma declaração sobre os procedimentos de coordenação necessários entre a tripulação de voo e de cabine e outros membros da tripulação. Os procedimentos e funções em situações não normais e ou/de emergência devem incluir o seguinte:

(a) Incapacitação da tripulação;
(b) Exercícios de alarme de fogo e fumo;
(c) Para aviões, voo não pressurizado e parcialmente pressurizado;
(d) Para aviões, ultrapassagem dos limites estruturais tal como aterragem com excesso de peso;
(e) Excedência dos limites de radiação cósmica, se aplicável;
(f) Impacto de raios (lightning strikes);
(g) Comunicações de socorro e alerta de emergências ao ATC;
(h) Falha de motor;
(i) Falha de sistemas;
(j) Orientação para alternância em caso de falha técnica grave;
(k) Aviso de proximidade do solo, incluindo, no caso de helicópteros, aviso do dispositivo de alerta de voz áudio (AVAD);
(l) Alerta ACAS/TCAS para aviões/ aviso do dispositivo de alerta de voz áudio (AVAD);
(m) Ondulação de vento (windshear);
(n) aterragem de emergência/amaragem;
(o) alijamento de combustível;
(p) descida de emergência;
(q) baixo nível de combustível;
(r) para aviões, procedimentos de contingência em partidas.

4. Performance

4.0 Os dados de performance devem ser fornecidos para que possam ser usados sem dificuldade.

4.1 Dados de performance

O material de performance que forneça os dados necessários de modo a permitir que a tripulação de voo cumpra os requisitos de performance aprovados do manual de voo da aeronave deve ser incluído para permitir a determinação do seguinte:

(a) Limites de subida na descolagem - massa, altitude, temperatura;
(b) Requisitos de comprimento da pista de descolagem (para condições de pista seca, molhada e contaminada) incluindo os efeitos de falhas de sistema que afetem a distância de descolagem;
(c) Dados de trajetória de voo (net flight path) para o cálculo de franqueamento de obstáculos ou, se aplicável, trajetória de voo na descolagem (take-off flight path);
(d) As perdas de gradiente para subidas com inclinação lateral;
(e) Limites de subida em rota;
(f) Limites de subida na aproximação;
(g) Limites de subida na aterragem;
(h) Requisitos de comprimento da pista de aterragem (para condições de pista seca, molhada e contaminada) incluindo os efeitos de falhas de sistema que afetem a distância de aterragem;
(i) Limites da energia dos travões;
(j) Velocidades aplicáveis às várias fases de voo (considerando também as condições de pista seca, molhada ou contaminada).

4.1.1. Dados de performance suplementares cobrindo voos em condições de formação de gelo

Qualquer performance certificada relativa a uma configuração permitida ou desvio de configuração, tal como anti-derrapagem (anti-skid) inoperativo.

4.1.2. Outros dados de performance aceitáveis

Se os dados de performance, conforme exigido para a classe apropriada de performance, não estiverem disponíveis no AFM aprovado, então outros dados devem ser incluídos. O manual de operações pode conter referência cruzada aos dados aprovados contidos no AFM, caso não seja provável que tais dados venham a ser utilizados com frequência ou numa emergência.

4.2 Dados de performance adicionais para aviões

Dados de performance adicionais onde for aplicável, incluindo:

(a) Todos os gradientes de subida do motor;
(b) Dados de descida sem potência (*drift-down*);
(c) Efeito dos fluidos anti-gelo/degelo;
(d) Voo com o trem de aterragem em baixo;
(e) Para as aeronaves com 3 ou mais motores, voos de transporte (ferry) com um motor inoperativo;
(f) Voos efetuados nos termos da Lista de Desvio de Configuração (CDL);
(g) Limites de velocidade dos pneus.

5. Planeamento de Voos

5.1 Dados de planeamento de voos

Os dados e instruções necessários ao pré-voo e planeamento durante o voo incluindo, para aviões, factores como velocidades programadas e seleções da tracção/potência. Nos casos em que seja aplicável, devem ser incluídos os procedimentos para as operações com motor (es) inoperativo(s), EDTO (TOPS) e voos para aeródromos isolados.

5.2 Cálculos de combustível

O método para cálculo do combustível necessário para as várias fases do voo.

5.3 Quando aplicável, para aviões, dados de performance para reserva crítica de combustível para EDTO e área de operação, incluindo dados suficientes para suportar os cálculos de reserva crítica de combustível e área de operação com base nos dados aprovados de performance da aeronave. Os seguintes dados devem ser incluídos:

(a) Dados detalhados de performance com motores inoperativos, incluindo o consumo de combustível para condições atmosféricas padrão e não-padrão e em função da velocidade e seleção de potencia, onde apropriado, cobrindo:
(i) descida sem potencia (drift down) (inclui performance net), onde aplicável;
(ii) cruzeiro (cobertura da altitude incluindo 10 000 pés);
(iii) espera;
(iv) capacidade de altitude (inclui performance net); e

(v) aproximação falhada;

(c) Dados detalhados de performance com todos os motores operativos, incluindo os dados nominais de consumo de combustível para condições atmosféricas padrão e não-padrão e em função da velocidade e seleções de potencia, onde apropriado, cobrindo:

(i) cruzeiro (cobertura da altitude incluindo 10 000 pés); e
(ii) espera;

(c) Detalhes de quaisquer outras situações relevantes para operações EDTO (ETOPS) que possam causar deterioração significativa da performance, tais como acumulação de gelo nas superfícies não protegidas da aeronave, acionamento da Ram Air Turbine (RAT), acionamento do thrust-reverser, etc.; e

(d) As altitudes, velocidades, seleções de potência, e combustível utilizado ao estabelecer a área de operações EDTO para cada combinação célula-motor devem ser usadas os franqueamentos de terreno e obstáculos correspondentes.

6.0 Massa e Centragem

Instruções e dados para o cálculo da massa e centragem incluindo:

(a) Sistema de cálculo (por exemplo, o sistema de índices);
(b) Informação e instruções para preenchimento da documentação de massa e centragem, incluindo os tipos manual e computorizado;
(c) Limites de massas e centro de gravidade para os tipos, variantes ou aeronaves individuais usados pelo operador;
(d) Massa operacional em vazio e correspondente centro de gravidade ou índice.

7.0 Carregamento

Procedimentos e disposições para carregar, descarregar e segurar a carga na aeronave.

8. Lista de Desvio de Configuração

A (s) Lista (s) de Desvio de Configuração (CDL), se fornecidas pelo fabricante, tendo em conta os tipos e variantes de aeronave em operação incluindo os procedimentos a serem seguidos quando uma aeronave está a ser despachada nos termos da sua CDL.

9. Lista de Equipamento Minimo

A Lista de Equipamento Mínimo (MEL) para cada tipo ou variante de aeronave operada e o (s) tipo (s)/área(s) de operação. A MEL deve incluir também as condições de despacho associadas às operações em áreas ou rotas onde a navegação baseada na performance (PBN) ou uma aprovação específica é requerida (RVSM, EDTO). Deve ser dada atenção ao uso do sistema de numeração ATA 100 quando se atribuir os capítulos e números.

10. Equipamento de Salvamento e de Emergência Incluindo Oxigénio

10.1 Uma lista do equipamento de salvamento a ser transportado para as rotas a serem seguidas e os procedimentos para verificar a prontidão deste equipamento antes da descolagem. As instruções em relação à localização, acessibilidade e uso do equipamento de salvamento e de emergência e a (s) sua (s) lista(s) de verificação associada(s) também devem ser incluídas.

10.2 O procedimento para determinar a quantidade de oxigénio requerida e a quantidade que está disponível. O perfil de voo, o número de ocupantes e uma possível descompressão da cabine devem ser considerados.

11.0 Procedimentos de Evacuação de Emergência

11.1 Instruções para a preparação de uma evacuação de emergência incluindo a coordenação da tripulação e atribuição dos postos de evacuação.

11.2 Procedimentos de Evacuação de Emergência.

A descrição das funções de todos os membros da tripulação para a rápida evacuação de uma aeronave e a assistência aos passageiros em caso de uma aterragem forçada, amaragem ou outra emergência.

12. Sistemas da Aeronave

A descrição dos sistemas da aeronave, comandos relacionados e indicações e instruções de operação. Deve ser dada atenção ao uso do sistema de numeração ATA 100 quando se atribuir os capítulos e números.

Parte C. Instruções e Informação sobre Rota/Area e Aeródromos

1. Instruções e Informação

As instruções e informação relativas às facilidades de comunicações, ajudas à navegação, aeródromos/locais de operação, aproximação por instrumentos, chegadas por instrumentos e partidas por instrumentos conforme aplicáveis a cada rota, aeródromo/local de operação, e qualquer outra informação julgada necessária, incluindo:

(a) Nível mínimo de voo/altitude;
(b) Mínimos de operação para os aeródromos de partida, destino e alternantes;
(c) Aumento dos mínimos de aeródromo em caso de degradação das facilidades de aproximação ou de aeródromo;
(d) Instruções para determinar os mínimos de aeródromo para aproximações por instrumentos em que são usados HUD e EVS, se aplicável;
(e) Facilidades de comunicações e ajudas à navegação;
(f) Dados da pista e de áreas de aproximação final e de descolagem (FATO) e facilidades do aeródromo ou local de operação;
(g) Procedimentos de aproximação, aproximação falhada e partida incluindo os procedimentos de atenuação do ruído;
(h) Procedimentos de falha de comunicações;
(i) Recursos de busca e salvamento na área que a aeronave vai sobrevoar;
(j) A descrição das cartas aeronáuticas que devem ser levadas a bordo relativas ao tipo de voo e rota a ser seguida, incluindo o método para verificar a sua validade;
(k) Disponibilidade de informação aeronáutica e serviços MET;
(l) Procedimentos de cominações/navegação em rota;
(m) Categorização de aeródromos/locais de operação a para qualificação da competência da tripulação de voo;
(n) Limitações especiais dos aeródromos/locais de operação (limitações de performance e procedimentos de operação, etc.)

D Treino

1. Requisitos gerais.

2. Os silabe de treino e programas de verificação para todo o pessoal de operações com funções operacionais ligadas à preparação e/ou condução de um voo.

2 Tripulação de Voo.

Os syllabi de treino e programas de verificação para os membros da tripulação de voo devem incluir todos os itens relevantes especificados nos MOZCAR Partes 61 e 63 e Subparte 3 da Parte 121, e conter:

(a) Um programa formal de treino, aprovado pela Autoridade, que forneça formação inicial, de transição, de diferenças e contínua, conforme apropriado, aos membros da tripulação de voo para cada tipo de aeronave operada. Este programa formal de treino deve incluir tanto a formação nos procedimentos normais como nos de emergência aplicável a cada tipo de aeronave que o membro da tripulação opere.

(b) As instalações adequadas para treino de voo e de terra e os instrutores devidamente qualificados exigidos para satisfazer os objectivos e necessidades de formação.

(c) Uma lista atualizada dos materiais de formação, equipamento, dispositivos de treino e simuladores aprovados e de outros itens de formação exigidos que são necessários para satisfazer as necessidades de formação para cada tipo e variante de aeronave operada pelo titular do COA.

(d) Número adequado de pilotos verificadores de terra, de voo para garantir uma formação adequada e a avaliação de voo dos membros da tripulação de voo.

(e) Um sistema de registo aceitável para a Autoridade para demonstrar a conformidade com os requisitos apropriados de treino e de atualização.

1.3 Tripulação de cabina.

Os syllabi de treino e programas de verificação para os membros da tripulação de cabina devem incluir todos os itens relevantes estabelecidos nos MOZCAR Parte 64 e Subparte 3 da Parte 121, e conter:

(a) Treino teórico inicial básico cobrindo funções e responsabilidades.

(b) Regras e regulamentos apropriados da Autoridad e.

(c) Partes adequadas do manual de operações do titular do COA.

(d) Formação apropriada em emergências conforme exigido pela Autoridade e no manual de operações do titular do COA.

(e) Treino de voo apropriado.

(f) Formação contínua, de melhoramento ou em diferenças, conforme exigido, para manter a competência, em ambos, tipo e qualquer variante em que o membro da tripulação opere.

(g) Manter um sistema de registo de formação aceitável para a Autoridade para demonstrar a conformidade com toda a formação exigida.

1.4 Toda a tripulação da aeronave, incluindo o pessoal de cabine.

Um programa formal de treino deve ser desenvolvido para todos os membros de tripulação da aeronave cobrindo os procedimentos de emergência apropriados a cada marca e modelo de aeronave em que voa o membro da tripulação, incluindo todos os *itens* relevantes estabelecidos no MOZCAR Parte 92 e todos os *itens* relevantes relativos à segurança (*security*) do operador, e conter em particular:

(a) Instrução em procedimentos de emergência, atribuições e coordenação da tripulação.

(b) Instrução individual no uso de equipamento de emergência de bordo tal como extintores de fogo, equipamento de emergência de proteção da respiração, equipamento de primeiros socorros e o seu uso adequado, saídas de emergência e mangas de evacuação, e sistema de oxigénio da aeronave, incluindo o uso de garrafas portáteis de oxigénio de emergência. Os membros da tripulação de voo devem também praticar o uso do seu equipamento de emergência concebido para proteção destes em caso de fogo ou fumo na cabina de pilotagem.

(c) A formação deve também incluir instrução em emergências potenciais tais como descompressão rápida, amaragem forçada, combate a fogos, evacuação da aeronave, emergências médicas, apoderamento ilícito de aeronave e passageiros desordeiros.

(d) Formação contínua programada para satisfazer os requisitos da Autoridade.

1.5 Todo o Pessoal de Operações.

Os syllabi de treino e programas de verificação para todo o pessoal de operações devem incluir:

(a) Formação no transporte em segurança e reconhecimento de todas as mercadorias perigosas permitidas pela Autoridade a serem expedidas por via aérea. A formação deve incluir a embalagem adequada, marcação, etiquetagem e documentação das mercadorias perigosas e materiais magnetizados.

(b) Toda a formação adequada em segurança exigida pela Autoridade.

(c) Um método para fornecimento de qualquer notificação exigida acerca de um acidente ou incidente envolvendo uma mercadoria perigosa.

1.6 Pessoal de Operações não Tripulante. Um programa formal de treino relativo às funções respetivas do pessoal de operações não tripulante (p. ex: oficial de operações de voo, pessoal de assistência, etc.), deve ser desenvolvido. O programa de treino deve fornecer a formação inicial, contínua e de melhoramento exigidas.

2. Procedimentos

2.1 Procedimentos de treino e verificação

2.2 Procedimentos de Verificação de Proficiência

Procedimentos a serem aplicados em caso do pessoal não atingir ou manter os padrões exigidos.

2.3 Procedimentos Envolvendo a Simulação de Situações Não-normais e de Emergência

Procedimentos para garantir que as situações não-normais ou de emergência que exigem a aplicação de parte ou de todos os procedimentos não-normais ou de emergência, e a simulação das condições meteorológica por instrumentos (IMC) através de meios artificiais, não são simuladas durante as operações de transporte aéreo comercial.

3. Retenção de documentos

Descrição da documentação a ser conservada e os períodos de retenção.

Mozcats 121.04.12 Sistema de Documentos de Segurança de Voo

(1) O sistema de documentos de segurança de voo do titular do COA deve incluir os seguintes elementos principais para garantir a conformidade com o MOZCAR 121.04.12

(a) Organização. O sistema de documentos de segurança de voo deve:

(i) aplicar critérios que assegurem o fácil acesso à informação requerida para as operações de terra e de voo, contida nos vários documentos operacionais que compreendem o sistema, e que facilitem a gestão da distribuição e a revisão dos documentos operacionais;

(ii) conter a informação agrupada de acordo com a importância e o uso da informação, como se segue:

(A) a informação de máxima urgência, como aquela que pode por em risco a segurança da operação, se não estiver imediatamente disponível;

(B) informação urgente, como aquela que pode afectar o nível de segurança ou atrasar a operação se não estiver disponível num curto período de tempo;

(C) informação frequentemente utilizada;

(D) informação de referência, como aquela que é exigida para a operação, mas que não se inclui em B) ou C) acima; e

(E) informação que pode ser agrupada com base na fase da operação durante a qual é usada.

(iii) ter a informação de máxima urgência colocada sem demora e de forma destacada;

(iv) ter a informação de máxima urgência, a informação urgente e a informação frequentemente utilizada colocadas em folhetos e guias de referência rápida.

(b) Validação:

(i) o sistema de documentos de segurança de voo deve ser validado antes da sua implementação real.

(ii) A validação deve envolver os aspectos críticos do uso da informação, de modo a verificar a sua eficácia;

(iii) as interações entre todos os grupos que possam existir durante as operações devem ser também incluídas no processo de validação.

(b) Desenho.

O desenho do sistema de documentos de segurança de voo deve:

(i) Manter a coerência na terminologia e no uso de termos padronizados para os itens e acções comuns;

(ii) Incluir nos documentos operacionais um glossário de termos e acrónimos importantes e mais utilizados, bem como a sua definição, a ser actualizado regularmente para garantir o acesso à terminologia mais recente.

(iii) Garantir a padronização de todos os tipos de documentos, incluindo o estilo de escrita, terminologia, uso de desenhos e símbolos e a formatação ao longo dos documentos, incluindo a localização coerente dos tipos específicos de informação, o uso coerente de unidades de medida e de códigos.

(iv) Incluir um índice principal para localizar atempadamente a informação incluída em mais de um documento operacional, e:

(A) colocado na parte da frente de qualquer documento e consistindo em não mais do que três níveis de indexação;

(B) as páginas que contêm informação não usual e de emergência devem ser etiquetadas para um acesso directo.

(v) Cumprir com os requisitos do sistema da qualidade do operador, se aplicável.

(d) Implementação.

(i) O titular do COA deve seguir a implementação do sistema de documentos de segurança para garantir o uso adequado e realista dos documentos, com base nas características do ambiente operacional e de uma forma que seja operacionalmente relevante e vantajosa para o pessoal operacional.

(ii) Este seguimento deve incluir um sistema formal de retorno da informação por parte do pessoal operacional.

(e) Emenda.

O titular do COA deve:

(i) desenvolver um sistema de recolha, exame, distribuição e controlo da revisão da informação para processar a informação e os dados obtidos a partir de todas as fontes relevantes para o tipo de operação conduzida, incluindo, mas não limitada ao Estado do operador, Estado de desenho, Estado de Registo, fabricantes e fornecedores de equipamentos.

Nota: Os fabricantes fornecem informação para a operação de aeronaves específicas, dando ênfase aos sistemas da aeronave e aos procedimentos sob condições que podem não satisfazer totalmente os requisitos do operador. O operador deve garantir que tal informação cumpra com os seus requisitos específicos e os do Regulador.

(ii) Desenvolver um sistema de recolha, exame e distribuição da informação para processar a informação resultante de alterações com origem no operador, incluindo aquelas:

(A) resultantes da instalação de novo equipamento;

(B) ocorridas em resposta à experiência operacional;

(C) ocorridas nas políticas e procedimentos do operador;

(D) introduzidas no certificado do operador; e

(D) efectuadas com o fim de manter a padronização de toda a frota.

Nota: O operador deve garantir que a filosofia, políticas e procedimentos de coordenação da tripulação correspondem às especificidades da sua operação.

(iii) Avaliar o sistema de documentos de segurança de voo:

(A) De forma regular, pelo menos uma vez por ano;

(B) Após acontecimentos importantes, como fusões, aquisições, crescimento rápido e redução de efectivos;

(C) Após mudanças tecnológicas, como a introdução de novo equipamento; e

(D) Após alterações nos regulamentos relativos à segurança.

(iv) Desenvolver métodos de comunicação de nova informação, devendo os métodos específicos corresponder ao grau de urgência da comunicação.

Nota: As alterações frequentes diminuem a importância dos procedimentos novos ou modificados, pelo que é desejável minimizar as alterações no sistema de documentos de segurança de voo.

(v) Avaliar e validar a informação nova considerando os seus efeitos em todo o sistema de documentos de segurança de voo.

(vi) Complementar o método para difundir informação nova com um sistema de seguimento para garantir o uso por parte do pessoal operacional, que inclua um procedimento para verificar se o pessoal operacional possui as actualizações mais recentes.

Mozcats 121.09.4 Manual de Controlo de Manutenção

(1) O MCM pode variar no detalhe de acordo com a complexidade da operação e o tipo e número de aeronaves operadas.

(2) O MCM, ou as suas partes, pode ser apresentado em qualquer formato, incluindo o eletrónico. Em qualquer caso, a acessibilidade, a facilidade de uso e fiabilidade devem ser asseguradas.

(3) O MCM deve ser tal que:

(a) Todas as partes do manual sejam consistentes e compatíveis na forma e no conteúdo;

(b) O manual possa ser prontamente emendado; e

(c) O conteúdo do manual e o estado de revisão seja controlado e claramente indicado.

(4) O MCM deve incluir uma descrição do seu processo de emenda e de revisão, especificando:

(a) A(s) pessoa(s) que podem aprovar as emendas ou revisões;

(b) As condições para as revisões temporárias e/ou emendas ou revisões imediatas requeridas no interesse da segurança; e

(c) Os métodos pelos quais o pessoal do operador e as organizações concernentes são avisados das emendas e revisões.

(5) O conteúdo do MCM pode ser baseado em, ou pode referir-se a, códigos de prática da indústria.

(6) Na compilação do MCM, o operador pode aproveitar o conteúdo de outros documentos relevantes. O material produzido pelo operador para a parte do MCM relativa ao tipo de aeronaves pode ser suplementado com, ou substituído pelas partes aplicáveis dos manuais do fabricante da aeronave ou de componentes da aeronave:

(a) Se o operador optar por utilizar material de uma outra fonte no MCM, o material aplicável deve ser copiado e incluído diretamente na parte relevante do MCM ou conter uma referência à secção apropriada desse material.

(b) Se o operador optar por utilizar material de uma outra fonte (ex.: o fabricante de uma aeronave) isto não releva o operador da responsabilidade de verificar a aplicabilidade e adequabilidade desse material. Deve ser indicado o status de qualquer material recebido de uma fonte externa através de uma declaração no MCM.

(7) O MCM pode ser emitido em partes separadas e deve conter, pelo menos, a seguinte informação, conforme relevante para o tipo de operação e de aeronave:

(a) Os nomes e as funções da pessoa ou pessoas responsáveis por assegurar que toda a manutenção é efetuada em conformidade com o MCM, conforme exigido em 121.09.3.

(b) Os procedimentos, incluindo os seguintes, a serem seguidos para satisfazer a responsabilidade de manutenção referida em 121.09.2 e as funções da qualidade referida em 121.10.7, excepto nos casos em que o titular do COA está devidamente aprovado como uma OMA de acordo com o MOZCAR 145, podendo tais detalhes ser incluídos no manual de procedimentos de manutenção da OMA:

(i) a descrição dos arranjos administrativos entre o titular do COA e a organização de manutenção aprovada;

(ii) a descrição dos procedimentos de manutenção e os procedimentos para preencher e assinar a declaração de aptidão para o serviço da aeronave, se a manutenção é baseada num sistema diferente do de uma organização de manutenção aprovada.

(c) A referência ao programa de manutenção exigido no MOZCAR 121.09.12;

(d) A descrição dos métodos empregues para preencher e manter os registos de manutenção do titular do COA, requeridos no MOZCAR 121.09.13;

(e) A descrição dos procedimentos para seguir, avaliar e reportar a experiência operacional e de manutenção com relação à navegabilidade contínua e prestar a informação requerida pelo Estado de Registo;

(f) A descrição dos procedimentos para notificar falhas, avarias, defeitos e outras ocorrências que causem, ou possam causar, um impacto adverso na navegabilidade contínua da aeronave;

(g) A descrição dos procedimentos para a obtenção e avaliação das recomendações e informação de navegabilidade contínua da organização responsável pelo desenho do tipo e a implementação de quaisquer ações resultantes, consideradas necessárias pelo Estado de Registo, para todas as aeronaves de massa máxima certificada à descolagem superior a 5,700 Kg;

(h) A descrição dos procedimentos para obter e avaliar a informação de navegabilidade contínua mandatória e implementar as ações resultantes;

(i) A descrição sobre o estabelecimento e manutenção de um sistema de análise e seguimento contínuo do desempenho e eficiência do programa de manutenção de modo a corrigir qualquer deficiência nesse programa;

(j) A descrição dos tipos de aeronave e modelos aos quais o manual se aplica;

(k) A descrição dos procedimentos para assegurar que as deficiências que afetam a navegabilidade são registadas e rectificadas; e

(l) A descrição dos procedimentos para informar o Estado de Registo sobre ocorrências significativas durante o serviço;

(m) A descrição dos procedimentos para assegurar que cada aeronave operada está em condições de aeronavegabilidade;

(n) A descrição dos procedimentos para assegurar que o equipamento operacional de emergência para cada voo está operativo;

(o) A descrição dos procedimentos para a introdução de novas aeronaves na frota;

(p) A descrição dos procedimentos para avaliar as capacidades das organizações contratadas;

(q) A descrição dos procedimentos para o controlo e aprovação de grandes reparações e modificações;

(8) O MCM deve seguir o seguinte esquema e conteúdo:

Parte 1.0 Administração e Controlo do Manual de Controlo de Manutenção

1.1 Introdução

(a) Uma declaração em como o manual cumpre todos os regulamentos e requisitos da Autoridade aplicáveis e com os termos e condições do Certificado de Operador Aéreo aplicável.

(b) Uma declaração em como o manual contém as instruções operacionais e de manutenção que deve cumprir o pessoal relevante no desempenho das suas funções.

(c) Uma lista e uma breve descrição das várias partes do MCM, seu conteúdo, aplicabilidade e uso.

(d) Explicações e definições dos termos e palavras utilizadas no manual.

1.2 Sistema de Emenda e Revisão

(a) Detalhes da (s) pessoa(s) responsável(eis) pela emissão e inserção de emendas e revisões.

(b) Um registo das emendas e revisões com as datas de inserção e as datas de efetividade.

(c) Uma declaração em como as emendas e revisões escritas à mão não são permitidas, excepto em situações que exigem uma emenda ou revisão imediata no interesse da segurança.

(d) Uma descrição do sistema de anotação das páginas e das suas datas de efetividade.

(e) Uma lista das páginas efectivas e das suas datas de efetividade.

(f) Anotação das alterações (nas páginas do texto e, até onde for viável, nos gráficos e diagramas).

(g) Um sistema para registo de revisões temporárias.

(h) Uma descrição do sistema de distribuição dos manuais, emendas e revisões.

(i) Uma declaração sobre quem é responsável por notificar a Autoridade sobre as alterações propostas e por trabalhar com a Autoridade nas alterações que exigem a aprovação da Autoridade.

Parte 2. Organização Geral

2.1 Compromisso corporativo pelo titular do COA;

2.2 Informação geral:

(a) Breve descrição da organização;

(b) Relação com outras organizações;

(c) Composição da frota;

(d) Tipo de operação;

(d) Localização das estações de linha;

2.3 Pessoal de gestão da manutenção:

(a) Administrador responsável;

(b) Pessoal dirigente;

(c) Coordenação da manutenção;

(d) Funções e responsabilidades;

(e) Organograma geral da companhia e o organograma do departamento de manutenção, incluindo a relação entre este e outros departamentos da organização e em particular as linhas de subordinação e hierarquia de todas as divisões, departamentos, etç..

(f) Recursos de mão-de-obra e política de formação.

2.4 Procedimento de notificação à Autoridade em relação às alterações nos acordos de manutenção, localizações, pessoal, atividades, ou aprovação.

Parte 3 - Procedimentos de Manutenção

3.1 Utilização da caderneta técnica da aeronave e aplicação da MEL.

3.2 Programa de manutenção de aeronaves – desenvolvimento e emenda.

3.3 Registos de tempos e de manutenção, responsabilidades, retenção.

3.4 Cumprimento e controlo da informação de navegabilidade contínua mandatória (directivas de navegabilidade).

3.5 Análise e monitorização da efectividade do programa de manutenção.

3.6 Política de incorporação de modificações não obrigatórias.

3.7 Padrões para grandes modificações.

3.8 Relatórios de defeitos:

a) Análise;
b) Relação com fabricantes e Autoridades reguladoras;
c) Política de defeitos deferidos.

3.9 Actividade de engenharia.

3.10 Programas de fiabilidade

a) Célula;
b) Propulsão;
c) Componentes.

3.11 Inspecção pré-voo:

a) Preparação da aeronave para o voo;
b) Funções de assistência em terra subcontratadas;
c) Segurança do carregamento de carga e bagagem;
d) Controlo do reabastecimento de combustível, quantidade/qualidade;
e) Controlo da contaminação por areia, pó, gelo e neve segundo um critério de aviação aprovado.

3.12 Pesagem da aeronave.

3.13 Procedimentos de voo de teste.

3.14 Amostra de documentos, etiquetas e formulários utilizados.

3.15 Partes adequadas do manual de operações do titular do AOC.

Mozcats 121.06.5 Validade e Revalidação do Certificado do Operador Aéreo (COA)

(1) Pedido formal de revalidação do COA

(a) Em conformidade com o MOZACAR 121.06.4 (3), o pedido de revalidação do COA deve ser submetido pelo menos trinta (30) dias antes da data de caducidade do COA.

(b) O pedido formal de revalidação do COA deve ser submetido utilizando o formulário F120-004 contido no Apêndice A, acompanhado dos anexos detalhados em (d).

(c) O pedido formal deve ser assinado pelo administrador responsável e deve conter, pelo menos, a seguinte informação:

(i) Uma declaração de que se trata de um pedido formal de revalidação do COA;
(ii) O nome e endereço oficiais do requerente;
(iii) A localização e endereço da sede principal de negócios do requerente, da base principal de operações e, se o operador for titular de um certificado de Organização de Manutenção Aprovada (OMA), a base principal de manutenção;
(iv) Uma descrição da organização comercial e estrutura corporativa do requerente e os nomes e endereços das entidades e indivíduos que detenham um interesse financeiro importante;
(v) O nome e o endereço do representante legal do requerente;
(vi) A identidade do pessoal de gestão relevante (ex: administrador responsável, director de operações; piloto-chefe; chefe (s) de frota; chefe de pessoal de cabina; director da segurança (*safety*); chefe da formação; director de manutenção; chefe de serviços de terra; director de segurança (*security*) e director (es) da qualidade;
(vii) A natureza das operações propostas (ex: passageiros/carga/correio, diurnas ou noturnas, VFR ou IFR) se transporta ou não mercadorias perigosas;
(viii) Lista de todas as aeronaves operadas;
(ix) A data de caducidade do COA (cópia do COA e das especificações de operações);

(d) O pedido formal deve ser acompanhado dos seguintes anexos actualizados:

(i) Declaração de conformidade com todos os requisitos regulatórios aplicáveis à operação, actualizada;
(ii) Lista e cópias de todos os acordos de locação de aeronaves em vigor, se não tiverem sido submetidos antes ou se tiverem sido alterados.
(iii) Lista de documentos de compra, aluguer, acordos contratuais ou arranjos em vigor com relação a infra-estruturas, controlo operacional, manutenção e/ou formação para tripulações e pessoal de terra e cópias de tais documentos, nos casos novos ou de alteração dos anteriores, incluindo os detalhes do âmbito e referências da aprovação, se aplicável;
(iv) Curricula atualizados do pessoal de gestão das operações de voo, manutenção e operações de terra, incluindo backgrounds, qualificações e experiência, se tiver havido qualquer alteração dos anteriores;
(v) Detalhes de formação de cada tripulante de voo, tripulante de cabine, oficial de operações, pessoal de manutenção, incluindo a situação de cumprimento com todos os requisitos de formação e de verificação;
(vi) Detalhes das organizações de formação e de verificação e do pessoal, incluindo facilidades e equipamento requerido e disponível;
(vii) Lista do sistema de manuais do operador, incluindo a situação de revisão de cada manual.
(viii) Lista dos aeródromos de destino e alternantes designados para serviços regulares, áreas de operação para serviços não regulares e bases de operações e de manutenção, incluindo quaisquer estações de linha, conforme apropriada às operações;
(ix) Detalhes do sistema de gestão da segurança do operador incluindo a situação de cumprimento do programa de segurança;
(x) Situação de cumprimento do programa da qualidade do operador para as operações, manutenção e operações de terra;
(xi) Detalhes de todas as não conformidades não resolvidas, resultantes de auditorias e inspecções à segurança operacional, incluindo a excedência de quaisquer prazos para as acções correctivas propostas;
(xii) Situação de cumprimento do programa de segurança (security) do operador;
(xiii) Situação de investigação de incidentes com aeronaves investigados pelo operador;
(xiv) Declaração actualizada sobre a avaliação económica e financeira do operador, emitida pela entidade competente;
(xv) Cópia do COA em vigor, incluindo as especificações de operação;
(xvi) Pedido de emenda às especificações de operações, se aplicável;
(xvii) Cópia da licença de exploração em vigor;
(xviii) Cópia das apólices de seguro em vigor para a operação;
(xix) Comprovativo do pagamento da taxa de revalidação do COA.

(e) O operador deve completar o processamento das emendas aos seus manuais antes do processo de revalidação do COA.

REPUBLICA DE MOÇAMBIQUE IACM INSTITUTO DA AVIAÇÃO CIVIL DE MOÇAMBIQUE *Instituto de Aviação Civil de Moçambique*	**PEDIDO DE EMENDA/REVALIDAÇÃO DO CERTIFICADO DO OPERADOR AÉREO (COA)** *Application For Amendment/Renewal of An Air Operator Certificate (AOC)*

☐ **ALTERAÇÃO/EMENDA** Variation/Amendment		
☐ 0 Informação da Organização (item 2) *Organisation Information* ☐ 0 Pessoal de gestão (item 3) *Management personnel* ☐ Informação do tipo de aeronave (item 4) *Aircraft type Information*	☐ Autorizações operacionais e especiais (item 5) *Operation and Special Authorisations* ☐ 0 Sistema de manutenção (Item 6) *Maintenance System*	☐ **REVALIDAÇÃO/** Renewal
Este formulário deve ser usado para alteração/emenda ou revalidação do COA. Deve ser submetido juntamente com todos os anexos e documentos necessários. Favor estar ciente que um formulário incompleto será devolvido e não será processado. *This form shall be used for variation/amendment or renewal of the AOC. This shall be submitted together with all necessary appendices and documents. Please be aware that incomplete forms will be returned and will not be processed.*		

1. REQUERENTE / *Applicant*	
COA N.º: *AOC n.º*	*Operador:* *Operator*
Data de Emissão : *Date of Issue*	Data de Validade: *Expiry date*

2. INFORMAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO */Organisation information*

Endereço Comercial: *Business Address*
Telefone: Fax: E-mail: *Telephone* *Fax* *E-mail*
Designador ICAO (Codigo 3-letras): *ICAO Designator*
Endereço de Base de Operações : *Base of Operations Address*
Endereço de Base de Manutenção (Se titular de certificado OMA) Base of Maintenance Address *(If AMO certificate holder)*
Nomes e endereços de pessoas com interesse financeiro importante: *Names and addresses of persons with an important financial interest* 1. 2.
Nome e endereço do representante legal do Operador: *Name and address of Air Operator legal representative*

3. PESSOAL DE GESTÃO (Se for um novo titular, anexar o formulário F100-001 mais os CV)*/ Management Personnel (if new postholder, need to be accompanied by Form F100-001 + CV*)

Função/Function	**Nome**/*Name*	**Endereço**/*Address*	**Telef./E-mail**
Administrador Responsável *Accountable Manager*			
Resp.Qualidade Operações *Quality Mgr. Operations*			
Resp.Qualidade Manutenção *Quality Mgr. Maintenance*			
Resp.Qualidade Operaç. Terra *Qual. Mgr Grnd Operations*			
Director Segur. Operacional *Director of Safety*			
Director de Operações *Director of Operations*			

Piloto Chefe Chief Pilot			
Chefes de Frota (se aplic.) *Fleet Mgr(s) (if applic.)*	1. 2.		
Ch. Tripulação Cabina *Cabin Crew Mgr. (If applic.)*			
Director de Manutenção *Director of Maintenance*			
Responsável Treino *Training Mgr (If applic.)*			
Director Operações Terra *Director Ground Operations*			
Director Segurança Aviação *Director of Security*			
Outro *Other*			

4. INFORMAÇÃO DO TIPO DE AERONAVE / *Aircraft Type Information*

Marca-Modelo-Serie *Aircraft Make-Model-Series*	Data Fabrico *Manufact. Date*	No Serie *Serial No.*	Marca-Modelo Serie Motores *Engine Make-Model-Series*	Capacidade Assentos Passag. *Pax Seat Capacity*	Registo da Aeronave *A/C Registrat.*	Codigo Exadecimal do ELT *ELT Hexadecimal Code*	Tipo de FDR *FDR Type* *(I, IA. II, IIA)*

Nome do Proprietário da Aeronave /Aircraft Owner's Name		
Registo da Aeronave *A/C Registration*	Nome do Proprietário *Owner's Name*	Endereço e Nacionalidade *Address and Nationality*

Nota: Se qualquer das aeronaves for recentemente alugada para a operação, ou uma alteração tiver sido feita a um acordo de locação existente, uma cópia desse acordo deve ser anexada a este pedido.

If any of the aircraft are newly leased for the operation, or a change has been made to an existing lease agreement, a copy of the lease agreement must be attached to this application

5. AUTORIZAÇÕES OPERACIONAIS E ESPECIAIS /*Operation and Special Authorisations*

Tipo(s) de Operações

Type(s) of Operations

☐ Pax *Pax* ☐ Cargo *Cargo* ☐ Pax &Cargo *Pax & Cargo* ☐ Regular *Scheduled* ☐ Não-regular *Non-Scheduled*

Area(s) de Operação *(Introduza doméstico/FIR ou Região de Navegação Aerea ICAO)/Area(s) of Operation: (Enter National / FIR boundaries or ICAO Air Navigation Regions*):

Condições de Operação de Voo requeridas (Introduza o tipo de aeronave na coluna apropriada) / Required Flight Operating Conditions: (Enter aircraft type in appropriate column)

VFR apenas diurno *VFR day only*	**VFR diurno/noturno** *VFR day/night only*	**IFR** *IFR*	**Outro (especificar)** *Other (specify)*

Operações a Baixa Visibilidade (Se aplicável) (Introduzir tipos de aeronave e DH/RVR na coluna apropriada)/ *Low Visibility Operations (As applicable):(Enter aircraft types and DH/RVR in appropriate column)*			
VFR apenas diurno *VFR day only*	**VFR diurno/noturno** *VFR day/night only*	**IFR** *IFR*	**Outro (especificar)** *Other (specify)*

Operações a Baixa Visibilidade (Se aplicável) (Introduzir tipos de aeronave e DH/RVR na coluna apropriada)/ *Low Visibility Operations (As applicable):(Enter aircraft types and DH/RVR in appropriate column)*					
Tipo de Aeronave *Aircraft Type*	**Cat II**	**Cat III A**	**Cat III B**	**Cat III C**	**Takeoff** RVR(m)
	/	/	/	/	/
	/	/	/	/	/

Operações MNPS (se aplicável) */MNPS Operations (as applicable):*	
Tipo de aeronave *Aircraft Type*	**Região ICAO** *ICAO Region*

Operações EDTO (se aplicável)/ *EDTO Operations (as applicable):*

Tipo de Aeronave *Aircraft Type*	**Tipo de Motor** *Engine Type*	**Limiar de tempo (Min.)** *Threshold Time (min)*	**Tempo máximo de desvio (min)** *Maximum diversion time*

Capacidade de Navegação (se aplicável) *Introduzir a capacidade do equipamento instalado/ Navigation Capability (as applicable) Enter fitted equipment capability:*				
Tipo de Aeronave *Aircraft Type*	**RVSM**	**MNPS**	**RNAV**	**RNP**

Mercadorias Perigosas: *Dangerous Goods*	**Autorização** *Authorization*	**Sim** *Yes*	**Não** *No*

6. SISTEMA DE MANUTENÇÃO / *Maintenance System*

☐ Nº de Aprovação da OMA (MOZCAR Parte 145)
AMO approval No (MOZCAR Part 145)

☐ Manutenção Contratada (*) :
Contracted Maintenance

☐ Nome da OMA Contratada (*):
Name of Contracted AMO

☐ Contrato de manutenção (*):
Maintenance Contract

☐ Manual de Controlo de Manutenção:
Maintenance Control Manual

☐ Programa de Manutenção da Aeronave (*) :
Aircraft Continuous Maintenance Programme:

☐ Programa de Fiabilidade (*)
Reliability Programme (if applicable)

(*) Para cada tipo de aeronave
For each aircraft type

Anexos/Attachments

☐ Declaração de conformidade com todos os requisitos regulatórios aplicáveis à operação, atualizada;

Updated compliance statement with all regulatory requirements that are applicable to the operation;

☐ Lista e cópias de todos os acordos de locação de aeronaves em vigor, se não tiverem sido submetidos antes ou se tiverem sido alterados.

List and copies of all aircraft lease agreements in effect, if not submitted earlier or if there has been any change or variations to the agreement.

☐ Lista de documentos de compra, aluguer, acordos contratuais ou arranjos em vigor com relação a infra-estruturas, controlo operacional, manutenção e/ou formação para tripulações e pessoal de terra e cópias de tais documentos, nos casos novos ou de alteração dos anteriores;

List of documents of purchase, leases, contractual agreements or arrangements in effect on infrastructure, operational control, maintenance and/or training for crew and ground personnel and copies of such documents in case of new or change from previous;

☐ *Curricula actualizados do pessoal de gestão das operações de vôo, manutenção e operações de terra, incluindo formação, qualificações e experiência, se tiverem havido qualquer alteração dos anteriores;*

Updated resumes of management personnel for flight operations, maintenance and ground operations including backgrounds, qualifications and experience, if there has been any change from previous;

☐ *Detalhes de formação de cada tripulante de voo, tripulante de cabina, oficial de operações, pessoal de manutenção, incluindo a situação de cumprimento com todos os requisitos de formação e de verificação;*

Details of training for each flight crew / cabin crew / flight operations officer / maintenance personnel including the status of compliance with all applicable training and checking requirements;

☐ *Detalhes das organizações de formação e de verificação e do pessoal, incluindo facilidades e equipamento requerido e disponível;*

Details on training and checking organizations and personnel, including facilities and equipment required and available;

☐ *Lista do sistema de manuais do operador, incluindo a situação de revisão de cada manual;*

List of the operators manuals system, including the revision status of each manual;

☐ *Lista dos aeródromos de destino e alternantes designados para serviços regulares, áreas de operação para serviços não regulares e bases de operações e de manutenção, incluindo quaisquer estações de linha, conforme apropriada às operações;*

List of designated destination and alternate aerodromes for scheduled services, areas of operation for non-scheduled services and bases for operations and maintenance, including any line stations, as appropriate to the operations;

☐ *Detalhes do sistema de gestão da segurança do operador incluindo a situação de cumprimento do programa de segurança;*

Details of the operator's safety management system including the status of compliance with the safety program;

☐ Situação de cumprimento do programa da qualidade do operador para as áreas de operações, manutenção e operações de terra;

Status of compliance with the operator's quality program for operations, maintenance and ground operations;

☐ Detalhes de todas as não conformidades não resolvidas resultantes de auditorias e inspecções à segurança operacional, incluindo a excedência de quaisquer prazos para as ações corretivas propostas;

Details of all open discrepancies resulting from safety audits and inspections conducted, including any exceeded deadlines for proposed corrective actions;

☐ Situação de cumprimento do programa de segurança (*security*) do operador;

Status of compliance with the operator's security program;

☐ *Situação de investigação de incidentes com aeronaves investigados pelo operador;*

Status of investigation of any operator investigated aircraft incidents;

☐ Declaração atualizada sobre a avaliação económica e financeira emitida pela entidade competente;

Current statement on the economic and financial assessment issued by the competent authority;

☐ Cópia do COA em vigor incluindo as especificações de operação;

Copy of current AOC including the operations specifications;

☐ Proposta de emenda às especificações de operações, se aplicável;

Proposed draft operations specifications amendment, if applicable;

☐ Cópia da licença de exploração em vigor;

Copy of the Air Transport License in force;

☐ Cópia das apólices de seguro em vigor para a operação;

Copy of the insurance policies in effect for the operation;

☐ Recibo de pagamento da taxa de revalidação do COA.

Receipt of payment of the fee for renewal of the AOC

MOZCATS 121.06.4 Emenda ao COA

(1) Uma emenda ao COA e às especificações de operações pode ser iniciada seja a pedido do operador, seja por iniciativa do Regulador.

(a) Emenda a pedido do operador:

(i) O operador deve submeter o formulário F120-004 indicado em MOZCATS 121.06.5 para solicitar uma emenda às especificações de operações, com pelo menos trinta (30) dias antes da data pretendida de efetividade da emenda.

(ii) O requerimento deve conter toda a informação de suporte, incluindo os documentos referidos no MOZCAR 121.06.5 (d), conforme aplicável a cada caso:

(iii) Se o pedido estiver incompleto, o Regulador informa o requerente que o pedido não é aceitável na sua forma presente, mas que pode ser considerado após a recepção de documentos e informação de suporte adicionais especificados.

(iv) O requerente deve ser informado por decisão fundamentada que o pedido não é aceitável, caso o mesmo não garanta um nível de segurança adequado, não seja do interesse público, ou esteja em conflito com os regulamentos.

(b) Emenda por iniciativa do Regulador:

(i) o Regulador pode emendar as especificações de operações em resultado de uma alteração no ambiente operacional do titular do COA ou quando o Regulador tem preocupações específicas de segurança:

(A) no caso de uma alteração no ambiente operacional do operador, o Regulador pode decidir emendar as especificações de operações do mesmo, criando, entre outros, um novo parágrafo nas especificações de operações para garantir o cumprimento de maneira uniforme com certos aspectos dos MOZCAR.

(B) quando o operador tiver demonstrado o cumprimento de todos os regulamentos apropriados, incluindo os requisitos de operações e de navegabilidade, as especificações de operações emendadas podem ser emitidas.

(ii) O Regulador inicia uma emenda às especificações de operações notificando o titular do COA, por escrito, sobre a emenda;

(iii) Se o Regulador determinar, unilateralmente, uma emenda às especificações de operações do operador, nos termos do MOZCAR 121.06.4 (2), por considerar que a segurança operacional da aviação e o interesse público requerem a emenda, o operador pode, no prazo especificado no MOZCAR 121.06.4 (4), submeter os comentários com relação à proposta de emenda;

(iv) Após a analise dos comentários do titular do COA, o Regulador pode revogar ou adoptar a emenda;

(vi) Se o Regulador decidir emendar as especificações de operações, estas devem ter uma data de efectividade de pelo menos trinta (30) dias após a data de recepção da notificação pelo operador.

(vii) O operador pode recorrer da emenda adoptada pelo Regulador nos termos do MOZCAR 121.06.4 (3) e (4).

(viii) Tendo concluído da existência de preocupações de segurança o Regulador pode propor uma emenda às especificações de operações do operador quando determinar que o ambiente operacional do operador, ou a sua capacidade operacional já não são consistentes com as autorizações operacionais, condições e limitações contidas nas especificações de operações emitidas, podendo tais casos incluir as situações em que o operador:

(A) termina operações com uma aeronave de fabrico, modelo e série específicos, autorizada nas especificações de operações;

(B) sofre um acidente ou uma serie de incidentes envolvendo um tipo particular de operação, tal como descolagens ou descolagens a baixa visibilidade quando as especificações de operações autorizam mínimos inferiores aos mínimos padrão de condições meteorologicas;

(C) termina um tipo ou área particular de operação, tal como quando o operador já não conduz operações regulares ou operações com especificações mínimas de desempenho (MNPS).

(c) Emenda de emergência das especificações de operações:

(i) Este caso aplica-se somente quando existe uma emergência que requer acção imediata com relação à segurança operacional da aviação e quando outros procedimentos

para emendar as especificações de operações são impraticáveis ou contrários ao interesse público.

(ii) Considera-se fundamento para emendas de emergência às especificações de operações de um operador, nomeadamente:

(A) quando o operador opera conscientemente uma aeronave de fabrico, modelo ou série autorizada pelas especificações de operações, mas fá-lo com tripulações não qualificadas ou com uma aeronave que não se encontra em condições de aeronavegabilidade;

(B) quando o operador continua a operar voos para um aeroporto ou área que se tenha revelado ser não seguro devido a instalações inadequadas ou não disponíveis, devido a desastre natural ou guerra civil.

MOZCAT 121.06.9 Formato e conteúdo do COA e especificações de operações

1) O COA emitido pelo Regulador segue o seguinte formato e conteúdo (F120-001A):

<table>
<tr><td colspan="3">CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO
AIR OPERATOR CERTIFICATE</td></tr>
<tr><td>1
EXEMPLAR N.º
Sample N.º

……..</td><td>REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE[2]
INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL DE MOÇAMBIQUE[3]
INSTITUTE OF CIVILAVIATION OF MOZAMBIQUE</td><td>1

Endereço da Autoridade
Address of the Authority</td></tr>
<tr><td>[4]COA Nº :
[5]Data de Validade:
Expiry date:

(dd) / mm / (yyyy)</td><td>NOME DO OPERADOR[6]
OPERATOR NAME
Nome comercial[7]:
Dba trading name

Endereço do operador[8]:
Operator address:

Tel[9]:
Fax:
E-mail:</td><td>PONTOS DE CONTACTO OPERACIONAIS[10]
OPERATIONAL POINTS OF CONTACT
Os detalhes dos contactos, onde o pessoal de gestão operacional pode ser contactado sem atraso indevido, estão listados em _____ _____[11]
Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in (_)</td></tr>
<tr><td colspan="3">Este certificado certifica que _____ - _____[12] está autorizado a efetuar operações aéreas comerciais, conforme definido nas especificações de operações em anexo, de acordo com o manual de operações e a Parte 121 dos regulamentos de aviação civil de Moçambique (MOZCAR).[13]
This certificate certifies that (__) is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual and Part 121 of the Mozambique civil aviation regulations (MOZCAR).</td></tr>
<tr><td>Data de emissão[14]
Date os issue:</td><td colspan="2">e Assinatura: [15]
Name and signature:
Função
Title:</td></tr>
</table>

Notas.—

1. O numero do exemplar (esq.) e o endereço da Autoridade (dto).

2. Nome do Estado do Operador (Moçambique).

3. Autoridade emissora do Estado do Operador.

4. Número único do COA.

5. Data de expiração do COA (dd-mm-yyyy).

6. Nome registado do operador.

7. Nome comercial do operador, se diferente. Inserir "dba" antes do nome comercial (para "doing business as").

8. Endereço da sede principal de negócios do operador.

9. Contactos de telefone, fax, incluindo o código do país e E-mail (se disponível) da sede principal de negócios do operador.

10. Os pormenores de contacto com os números de telefone e fax, incluindo o código do país, e o endereço e-mail onde o pessoal de gestão operacional pode ser contactado sem demora indevida para assuntos relativos às operações de voo, navegabilidade, competencia da tripulação de voo e de cabina, mercadorias perigosas e outros assuntos, conforme requerido.

11. Inserir o documento controlado, trazido a bordo, em que os pormenores de contacto estão listados, com a referencia do paragrafo ou página, p. e.: "Os pormenores de contacto estão listados no manual de operações, Gen/Basic, Chapter 1, 1.1" ou "… estão listados nas especificações de operações, pagina 1" ou "… estão listados num anexo a este documento".

12. Nome registado do operador.

13. Referência aos regulamentos de aviação civil apropriados.

14. Data de emissão do COA (dd-mm-yyyy).

15. Função, nome e assinatura do representante da Autoridade. O carimbo oficial é aplicado.

([2]) **As especificações de operações emitidas pela Autoridade seguem o seguinte formato e conteúdo (F120-001B):**

ESPECIFICAÇÕES DE OPERAÇÕES
(sujeitas às condições aprovadas no Manual de Operações)
OPERATIONS SPECIFICATIONS
(Subject to the approved conditions in the Operations Manual)

CONTACTOS DA AUTORIDADE EMISSORA[1]
ISSUING AUTHORITY CONTACT DETAILS
Tel: _____ Fax: _____ E:mail: _____

No COA[2] _____ Nome do Operador[3] _____
Operator Name:
Nome Comercial: _____
Dba:
Data[4]: Assinatura: _____
Date: *Signature:*

Modelo de aeronave[5]:
Aircraft Model:

Tipos de operação: Transporte aéreo comercial Passageiros Cargo Outro[6] _____
Types of operations:

Área(s) de operação[7]:
Área(s) of operation:

Limitações especiais[8]:
Special limitations:

AUTORIZAÇÕES ESPECIAIS *SPECIAL AUTHORIZATIONS*	**SIM** *YES*	**NÃO** *NO*	**APROVAÇÕES ESPECÍFICAS** *SPECIFIC APPROVALS*	**OBSERVAÇÕES** *REMARKS*
Mercadorias perigosas Dangerous goods				
Operações a visibilidade reduzida Low visibility operations				
Aproximação e aterragem *Approach and landing*	☐	☐	CAT[10] ____; RVR ___ m; DH____ft	
Descolagem *Take-off*	☐	☐	RVR[11] _____ m	
Credito(s) Operacionai(s) Operational *credit(s)*	☐	☐	[12]	
RVSM[13] N/A				
EDTO[14] N/A	☐	☐	Limiar de tempo[15]_____ min. *Threshold time: (__) min.* Tempo max. de desvio[15] _____ min. *Maximum diversion time: (__) min.*	
Especificações de navegação para operações PBN[16] Navigation specifications for PBN operations	☐	☐		[17]
Navegabilidade contínua Continuing airworthiness	_ _ _	_ _ _	[18]	
EFB	_ _ _	_ _ _	[19]	
Outros[20] Other	☐	☐		

Notas.—

1. Os contactos de telepone e fax, incluindo o código de país, e o endereço e-mail da Autoridade (se disponível).

2. Inserir o número do COA associado.

3. Inserir o nome registado do operador e o nome comercial, se diferente. Inserir "dba" antes do nome comercial (para "doing business as").

4. Data de emissão das especificações de operações (dd-mm-yyyy) e assinatura do representante da Autoridade.

5. Inserir a designação da Commercial Aviation Safety Team (designação CAST)/ICAO da marca, modelo e serie, ou série master da aeronave, se uma série tiver sido designada (e.g. Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232). A taxonomia CAST/ICAO está disponivel em: http://www.intlaviationstandards.org/.

6. Outro tipo de transporte a ser especificado (p.e. serviço de emergência medica).

7. Listar a(s) área(s) geográfica(s) da operação autorizada (por coordenadas geográficas ou rotas especificas, região de informação de voo ou fronteiras nacionais ou regionais).

8. Listar as limitações especiais aplicáveis (p.e. "VFR apenas", "diurno apenas").

9. Listar nesta coluna os critérios mais permissivos para cada aprovação ou o tipo de aprovação (com os critérios apropriados).

10. Inserir a categoria da aproximação de precisão aplicável (CAT II, IIIA, IIIB ou IIIC). Inserir o RVR mínimo em metros e altura de decisão em pés. Utilizar uma linha para cada categoria de aproximação.

11. Inserir o RVR mínimo aprovado para descolagem em metros. Uma linha para cada aprovação pode ser utilizada, se aprovações diferentes forem outorgadas.

12. Listar as capacidades a bordo (ex.: aterragem automatica, HUD, EVS, SVS, CVS) e o(s) crédito(s) operacional(is) associado(s) concedidos.

13. A caixa "Não aplicável (N/A)" só pode ser marcada se o tecto máximo de voo da aeronave for inferior a FL 290.

14. Se não for aplicável a aprovação de operações de tempo de desvio prolongado (EDTO) marcar a caixa "Não aplicável (N/A)". Se não, um limiar de tempo e o tempo máximo de desvio devem ser especificados".

15. O limiar de tempo e o tempo máximo de desvio podem também ser indicados em distância (NM), assim como o tipo de motor.

16. Performance-based navigation (PBN): uma linha é utilizada para cada autorização de especificação PBN (ex.: RNAV 10, RNAV 1, RNP 4), com as limitações apropriadas ou condições listadas nas "Aprovações Especificas" e/ou na coluna "Observações".

17. As limitações, condições e base regulamentar para a aprovação operacional associada às especificações PBN (p.e. GNSS, DME/DME/IRU). Informação sobre a navegação com base em criterios de performance, e material de orientação relativo ao processo de aprovação operacional e implementação, estão contidos no Performance-based Navigation Manual (Doc 9613).

18. Inserir o nome da pessoa/organização responsável por garantir a manutenção da aeronavegabilidade contínua da aeronave de acordo com o requerido pelo MOZCAR Part 121, Sub-Parte 9).

19. Listar as funções EFB com quaisquer limitações aplicáveis.

20. Outras autorizações ou dados podem ser introduzidos aqui, usando uma linha (ou uma secção de mais de uma linha) para cada autorização (p.e. autorização para aproximação especial, MNPS, performance de navegação aprovada).

ANÚNCIOS JUDICIAIS E OUTROS

CS Audinting Services, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, no *Boletim da República,* que por escritura de vinte de Maio de dois mil e catorze, lavrada das folhas um à treze do livro de notas para escrituras públicas diversas número trezentos e quarenta e três, da Conservatória dos Registos e Notariado de Chimoio, a cargo de Nilza José Do Rosário Fevereiro, conservadora e notária superior, em pleno exercício de funções notariais, compareceu como outorgante: Herbert Chiige, casado, cidadão de nacionalidade zimbabweana, portadora do Passaporte n.º DN451460, emitido pelo Registrar General, na República do Zimbabwe, no dia vinte e seis de Junho do ano de dois mil e treze, residente na cidade de Chimoio, agindo em seu nome e em representação dos sócios: Charles Edward Schlesinger, casado, cidadão de nacionalidade sul-africana, portador do Passaporte n.º A01469964, emitido pelo Department of Home Affairs, na República da África do Sul, no dia três do mês de Janeiro do ano de dois mil e onze, residente na cidade Chimoio e Gertruida Cilliers Schlesinger, casada, cidadã de nacionalidade sul-africana, portadora do Passaporte n.º A02911305, emitido pelo Department of Home Affairs, na República da África do Sul, no dia vinte e oito de Outubro do ano de dois mil e treze, residente na cidade de Chimoio e Martha Chiige, casada, cidadã de nacionalidade zimbabweana, portadora do Passaporte n.º DN451459, emitido pelo Registrar General, na República do Zimbabwe, no dia vinte e seis de Junho do ano de dois mil e treze, residente na Cidade de Chimoio.

Verifique a identificação dos outorgantes pelos documentos em anexo e por eles foi dito que conforme acta do dia vinte e oito do mês de Abril do corrente ano de dois mil e catorze, em anexo, os sócios da sociedade CS Auditing Serviços, Limitada, constituída por escritura pública do dia oito do mês de Fevereiro do ano de dois mil e treze, lavrada de folhas cento e trinta e sete e seguintes do livro de notas para escrituras públicas diversas número duzentos e dezoito da Conservatória dos Registos e Notariado de Chimoio, reuniram-se onde, dentre outros, deliberaram sobre os seguintes assuntos:

Primeiro. Cessão das quotas dos sócios: Charles Edward Schlesinger e Gertruida Cilliers Schlesinger, aos sócios: Martha Chiige e Herbert Chiige, a saída dos cedentes da sociedade e nova distribuição da quota;

Segundo. Em consequência das deliberações referidas no ponto anterior, a alteração do artigo quarto do pacto social.

Assim, os sócios Charles Edward Schlesinger e Gertruida Cilliers Schlesinger, cederam a totalidade das suas quotas aos sócios: Martha Chiige e Herbert Chiige, aqueles saíram da sociedade, e as quotas foram redistribuídas entre os novos sócios, conforme abaixo consta.

Em consequência da deliberação, ficou alterado o artigo quarto do pacto social, passando a ter a seguinte redacção:

ARTIGO QUARTO

(Capital social e distribuição de quotas)

Um) O capital social é de quarenta mil meticais, encontra-se integralmente realizado e corresponde a das quotas desiguais, distribuídas entre os sócios da seguinte forma:

a) Uma quota no valor de trinta e dois mil meticais, correspondente a oitenta porcento do capital social, pertencente ao sócio Herbert Chiige;

b) Outra quota correspondente a vinte porcento do capital social, com o valor de oito mil meticais, pertencente a sócia Martha Chiige.

Dois) Só será admitido a entrada de novos sócios mediante a decisão do sócio.

Três) O capital social poderá ser aumentado ou diminuído, de acordo as necessidades, mediante a decisão do sócio.

Está conforme.

Conservatória dos Registos e Notariado de Chimoio, nove de Junho de dois mil e catorze. — A Conservadora e Notária A, *Ilegível.*

S & X Serigrafia, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia vinte e três de Junho de dois mil e catorze, foi matriculada na Conservatória do Registo de Entidades Legais sob NUEL 100504111 uma entidade denominada S & X Serigrafia, Limitada.

É celebrado o presente contrato de sociedade, nos termos do artigo noventa do Código Comercial, entre:

Primeiro. Filipa Vitorino Florindo de Jesus Xavier, solteira, maior, natural de Vila de Zumbo, de nacionalidade moçambicana, residente na Matola, portadora do Bilhete e Identidade n.º 110100194572B, emitido aos, onze de Maio de dois mil e dez, pela Direcção Nacional de Identificação Civil de Maputo;

Segundo. Elídio Araújo Safulene, casado com Jeanete Yolanda Jacob Safulene em regime de comunhão de bens adquiridos, natural de Tete, de nacionalidade moçambicana, portador do Bilhete de Identidade n.º 110101916619A, emitido aos vinte e nove de Junho de dois mil e treze, pela Direcção Nacional de Identificação Civil de Maputo.

Que, pelo presente contrato, constituem entre si uma sociedade por quotas de responsabilidade limitada, que reger-se- á pelos seguintes artigos:

ARTIGO PRIMEIRO

A sociedade adopta a denominação de S & X Serigrafia, Limitada e tem a sua sede na Matola, Rua dos Aviários, do talhão oitocentos