



# BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

## 3.º SUPLEMENTO

### SUMÁRIO

Ministério dos Transportes e Comunicações:

**Diploma Ministerial n.º 227/2011:**

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

**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
E COMUNICAÇÕES**

**Diploma Ministerial n.º 227/2011**

**de 15 de Setembro**

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

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

Publique-se.

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

**MOZ-CAR PARTE 1**

**Emissão**

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

**Denominação**

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

**Aplicabilidade**

O presente Regulamento aplica-se a:

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

**Unidades de medida**

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

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

**1.00.1. Definições**

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

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

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

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

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

- (i) alteração das suas características de resistência estrutural, de desempenho, de comportamento de voo; e
- (ii) a necessidade de uma reparação importante ou substituição de componente afectado. As circunstâncias atrás indicadas não procedem quando se trate de avarias de motor, quando os danos se limitem ao motor, as suas capotagens ou acessórios, ou no caso de danos que se limitem às hélices, às pontas das asas, às antenas, aos pneus, aos travões, às carenagens, à pequenas amolgadelas do revestimento da aeronave; ou
- (iii) uma aeronave que tenha desaparecido ou ficado totalmente inacessível;
- (iv) tiver sido estabelecida a referência visual requerida para continuar a aproximação.

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

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

- (a) têm autoridade institucional para assegurar que todas as actividades realizadas pela organização possam ser financiadas e executadas ao padrão exigido pelo Órgão Regulador Aeronáutico; e
- (b) têm unicamente a responsabilidade de supervisionar a observação destes Regulamentos pela organização e o seu pessoal;

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

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

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

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

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

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

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

**“Aeronave anfíbia”** aeronave equipada para aterrar e descolar na água;

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

**“Aeronave cargueira”** qualquer aeronave que transporte mercadorias ou bens e não passageiros;

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

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

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

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

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

**“Aeronave de passageiros”** uma aeronave que transporta pessoas sua bagagem e carga diversa;

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

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

**“Aeronave registada em Moçambique”** toda aeronave que for registado pelo Órgão Regulador Aeronáutico Moçambicano;

**“Aeronave subsónico”** aeronave cuja velocidade máxima está abaixo da velocidade do som;

**“Aeronaves ultraleve”** uma aeronave cuja a massa máxima certificada não excede 450 quilogramas;

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

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

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

**“Agência de assistência” (handling)** uma agência que desempenha em nome do operador, processos de gestão de passageiros ou carga;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“**Amaragem**“ aterragem forçada de uma aeronave na água;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“**Aproximação visual**“ aproximação que é executada com referência a visuais;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“**Asa-delta**“ planador suspenso sem estrutura primária rígida;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**“Corredor aéreo”** uma área de controlo ou sua porção estabelecida na forma de um corredor;

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

**“Coxia”** corredor longitudinal situado entre os assentos da aeronave;

**“Crédito”** reconhecimento de meios alternativo de qualificações anteriores;

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

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

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

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

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

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

**“Desempenho humano”** capacidades e limitações humanas que repercutem na segurança e a eficiência das operações aeronáuticas;

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

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

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

**“Director-Geral”** o Director-Geral do Órgão Regulador Aeronáutico - Instituto da Aviação Civil de Moçambique;

**“Dirigível”** uma aeronave mais leve que o ar;

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

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

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

- (a) um simulador de voo, que proporciona uma representação exacta da cabina de pilotagem de um tipo particular de aeronave na medida em que as funções de controlo dos sistemas mecânicos, eléctricos e electrónicos da aeronave nas suas funções de controlo e comando, no ambiente normal da tripulação, o rendimento e as características de voo desse tipo de aeronave são simuladas de forma realista;
- (b) um equipamento de treino de procedimentos de voo, que fornece um ambiente realista de um posto de pilotagem de voo, e que simula o voo por instrumentos, funções simples de comando dos sistemas mecânicos, eléctricos e electrónicos da aeronave e do rendimento e características de voo das aeronaves de determinada classe;
- (c) um equipamento de treino básico de voo por instrumentos, que seja equipado com os instrumentos apropriados, e que simula o ambiente do posto de pilotagem de voo de uma aeronave em voo em condições de voo por instrumentos, e que é aprovado pelo Órgão Regulador Aeronáutico;

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

**“Distância de aceleração e paragem disponível (ASDA)”** o comprimento da corrida de descolagem disponível mais o comprimento da paragem, em caso de recerção da descolagem;

**“Distância de descolagem disponível (TODA)” :**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (a) **Especificação RNAV** para a navegação baseada na navegação área que não inclui o requisito de controlo e alerta da performance, designado por meio do prefixo RNAV, por exemplo RNAV 5, RNAV 1;
- (b) **Especificação RNP** para a navegação baseada na navegação de área que inclui o requisito de controlo e alerta da performance, designada por meio do prefixo RNP, por exemplo RNP 4, RNP APCH;

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

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

“**Estado de desenho**” o Estado que tenha jurisdição sobre a organização responsável pelo desenho de tipo;

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

“**Estado de registo**” o Estado no qual a aeronave se encontra registada;

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

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

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

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

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

- (a) qualquer ajuda prestada para a promoção do movimento seguro, ordeiro e expedito do tráfego aéreo;
  - (b) onde for aplicável, qualquer edifício ou estrutura no ou ao qual a ajuda ou sua parte é alojada ou anexa; e
  - (c) os locais nos quais tal ajuda ou sua parte estiver situada;
- seja o tal edifício, estrutura ou instalações estejam situados dentro dos limites de um aeródromo ou não.

“**Facilidade**” para os propósitos da Parte 172, significa instalação de navegação aéreo;

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

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

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

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

“**Foguete**”

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

“**Formação**”

- (a) os cursos de formação; ou
- (b) os testes ou verificações de habilidade ou de proficiência, especificados nestes Regulamentos.

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

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

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

“**Grande reparação**” uma reparação que:

- a) se for efectuada de forma inapropriada, pode afectar significativamente a massa, equilíbrio, força estrutural, rendimento, a operação do motor, as características do voo, ou outras qualidades que afectam a navegabilidade; ou
- (b) não é efectuada de acordo com práticas aceites nem pode ser feito por operações elementares;

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

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

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

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

“**Grande modificação**” uma modificação não alistada na aeronave, motor da aeronave, ou nas especificações da hélice:

- (a) que pode apreciavelmente afectar a massa, equilíbrio, força estrutural, rendimento, operações do motor, as características do voo, ou as outras qualidades que afectam a navegabilidade; ou
- (b) que não é efectuada de acordo com as práticas aceites e nem pode ser feito por operações elementares;

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

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

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

“**Heliporto elevado**” um heliporto localizado numa estrutura levantada no solo;

“**Helideck**” um heliporto localizado numa estrutura flutuante ou numa estrutura fixa sobre água;

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

“**Hidroavião**” uma aeronave projectada e construída para descolar e aterrar na água;

“**Hora estimada de chegada**”

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

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

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

“**ICAO**” Organização da Aviação Civil Internacional;

“**IFR**” símbolo utilizado para designar as regras de voo por instrumentos;

“**IMC**” símbolo usado para designar as condições meteorológicas por instrumento;

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

“**Incidente de mercadorias perigosas**”

- (a) uma ocorrência, diferente de um acidente de mercadorias perigosas, associada com e relacionado ao transporte de mercadorias perigosas por via que resulta em ferimento a uma pessoa, dano à propriedade, fogo,

quebra, derramamento, vazamento de fluido ou radiação causada por avaria de embalagem ou outra evidência; ou

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

“**Incidente grave**” um incidente que envolve as circunstâncias que indicam que um acidente quase ocorreu;

“**Informação aeronáutica**” informação que resulta da compilação, análise e formatação de dados aeronáuticos;

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

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

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

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

“**Inspecção periódica obrigatória**” uma inspecção realizada e certificada nos intervalos que não excedam 12 meses ou 100 horas de tempo de voo, qualquer que ocorra primeiro, ou algum outro programa aprovado de inspecção;

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

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

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

“**Instrutor autorizado**” uma pessoa que:

- (a) possui um certificado de instrutor de voo actualizado emitido nos termos da Parte 2, para conduzir instrução em terra ou treino em voo; ou
- (ii) está autorizado pelo Órgão Regulador Aeronáutico para dar instrução em terra ou instrução em voo nos termos da Parte 2 e Parte 3.

“**Instrutor do voo**” Piloto que é titular de uma qualificação apropriada de instrutor de voo;

“**Ladeira**” perfil de descida determinado para a orientação vertical durante uma aproximação final;

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

“**Lei**” Lei de Aviação Civil em Moçambique;

“**Lesão grave**” lesão sofrida por uma pessoa num acidente, e que:

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

**“Locação com tripulação”** a locação de uma aeronave com tripulação e outros tipos de apoio;

**“Locação sem tripulação”** locação de uma aeronave sem tripulação;

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

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

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

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

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

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

**“Manutenção preventiva”** operação simples ou de conservação de pequenas peças padrão, não envolvendo operações de montagem complexa;

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

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

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

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

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

**“Milha náutica”** o comprimento igual à 1 852 metros;

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

**“Modificação”** alteração de uma aeronave/produto aeronáutico em conformidade com um padrão aprovado;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“**Norma aprovada**” uma norma de fabrico, desenho, manutenção ou qualidade aprovada pela Autoridade;

“**Número de Mach**” a relação entre a velocidade de ar verdadeira e a velocidade do som;

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

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

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

“**Operação da aviação geral**” uma operação de aeronave diferente de uma operação de transporte aéreo comercial ou de trabalho aéreo;

“**Operação de transporte aéreo comercial**” uma operação com uma aeronave envolvendo o transporte de passageiros, carga ou correio; sob remuneração ou aluguier;

“**Operação regular de transporte aéreo comercial**” uma operação de transporte aéreo comercial relacionada com os voos realizados:

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

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

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

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

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

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

“**Organização**” uma pessoa, companhia ou associação voluntária;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) uma peça fabricada, recuperada ou recondicionada e marcada por uma fonte não autorizada e fornecido com documentos que falsamente indicam que a parte é uma parte genuína e se adapta às especificações contidas num Illustrated Parts Catalogue de um fabricante é autorizado;
- b) uma peça que não mantida, submetida à revisão geral nem reparada de acordo com dados aprovados de aeronavegabilidade nem as provisões dos Regulamentos, ou que tenha sido mantida, submetida a revisão geral e reparada por pessoas que não autorizadas para executar e certificar a tal manutenção, revisões gerais nem reparação; e
- c) uma parte que é directamente fornecida a um comprador por um fabricante, fornecedor ou distribuidor, não titular de um certificado apropriado de produção para a parte e que não tenha sido autorizado pelo possuidor do certificado de tipo directamente fornecer a tal parte ao comprador.

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

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

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

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

**“Pilotar”** manipular os comandos de uma aeronave durante o tempo de voo;

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

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

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

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

**“Pirataria aérea”** Qualquer desvio efectivo ou tentativa de desvio, ou exercício de controlo, através de força ou violência, ou

através de qualquer outra forma de intimidação, com a intenção de prejudicar a sequência do voo de uma aeronave num Estado membro da ICAO;

**“Pista”** Uma área rectangular definida num aeródromo terrestre preparado para a aterragem e descolagem de aeronaves;

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

- a) areia ou outros objectos estranhos, como estrume, paus ou capim;
- b) água na superfície mais de três milímetros de profundidade;
- c) neve meio derretida ou solta, equivalente a mais de três milímetros de água;
- d) neve que tenha sido comprimida numa massa sólida que resista à compressão adicional e que permaneceria junta ou partir-se-ia em pedaços se apanhado; ou
- e) gelo, incluindo gelo molhado.

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

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

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

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

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

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

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

**“Primeiros socorros”** os primeiros socorros apropriados ao tipo de aeronave, e incluem:

- a) o reconhecimento e tratamento de intoxicação alimentar;
- b) o reconhecimento e tratamento de contaminação da pele e olhos por combustível de aviação e outros fluidos;
- c) o reconhecimento e tratamento de hipóxia e hiperventilação;
- d) primeiros socorros associados com formação de sobrevivência, apropriados às rotas a serem operados;
- e

e) outros aspectos médico aeronáuticos relacionados;

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

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

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

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

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

“**Ponto de referência de aeródromo**” a localização geográfica designada de um aeródromo;

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

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

“**Radiação cósmica total**” ionização total e radiação por neutrões de origem galáctica e solar;

“**Radiotelefonía**” uma forma de radiocomunicações destinada principalmente à troca de informação oral;

“**Região consultiva**” uma área designada dentro de uma região de informação de voo onde os serviços de tráfego aéreo consultivo estão disponíveis;

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

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

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

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

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

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

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

- a) a respeito da manutenção programada, a emissão de um certificado do retorno ao serviço ou de um certificado de certificado de manutenção da aeronave, conforme o caso; e
- b) a respeito da manutenção de linha, a o registo apropriado na caderneta apropriado ou no diário de navegação, conforme o caso; e
- c) em relação a um componente do aeronave, significa a emissão de:
  - (i) uma etiqueta de operacionalidade; ou
  - (ii) um certificado de manutenção.

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

“**Sector**” inclui a descolagem, cruzeiro e aterragem, mas não inclui operações de circuito;

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

“**Serviço de controlo de tráfego aéreo**” um serviço prestado com o propósito de:

- a) prevenção de colisões:
  - (i) entre as aeronaves; e
  - (ii) na área de manobra entre aeronaves e obstruções; e
- b) expedir e manter um fluxo ordeiro do tráfego aéreo.

“**Serviço de controlo de aeródromo**” um serviço de controlo de tráfego aéreo para o tráfego de aeródromo;

“**Serviço de controlo de aproximação**” serviço de controlo de tráfego aéreo para a chegada e partida de voos controlados;

“**Serviço de controlo de área**” serviço de controlo de tráfego aéreo para voos controlados em áreas de controlo.

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

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

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

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

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

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

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

“**Sistema de controlo de voo**” sistema que inclui um sistema automático de aterragem e/ou um sistema híbrido de aterragem;

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

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

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

“**Soleira**” o início da parte da pista utilizável para a aterragem;

“**Substância psicoactiva**” inclui o álcool, os opióides, os canabinóides, os sedativas e os hipnóticos, cocaína, outros psicoestimulantes, alucinógenos, e solventes voláteis, donde o café e o tabaco estão excluídos;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“**Transporte por ar**” transporte numa aeronave em voo;

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

“**Total de tráfego**” massa total de passageiros, bagagem e carga;

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

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

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

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

- a) constitua um prejuízo directo para o utilizador ou ponha em perigo as vidas, a saúde ou o bem-estar de outros; e/ou;
- b) cause ou piore um problema ou uma desordem ocupacional, social, mental ou físico;

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

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

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

“**VFR**” símbolo utilizado para designar as regras de voo visual;

“**Visibilidade**” para fins aeronáuticos a visibilidade é o maior entre os seguintes valores:

- a) a distância máxima a que um objecto negro de dimensões adequadas, situado próximo do solo, pode ser visto e reconhecido contra um fundo brilhante;
- b) a distância máxima a que, luzes de aproximadamente 1,000 candelas podem ser vistas e identificadas contra um fundo não iluminado.

“**Visibilidade em voo**” a visibilidade para a frente desde a cabine de pilotagem de uma aeronave em voo;

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

“**VMC**” símbolo usado para designar as condições meteorológicas de voo visual;

“**Voo**” o período desde a descolagem até a aterragem;

“**Voo em linha**” voo efectuado pelos membros de tripulação de voo em operações comerciais normais;

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

“**Voo aerobático**” um voo acrobático;

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

“**Voo controlado**” qualquer voo que está sujeito a uma autorização de controle de tráfego aéreo;

“**Voo internacional**” um voo que atravessa o espaço aéreo sobre o território de mais de um Estado;

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

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

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

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

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

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

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

### 1.00.2 Abreviaturas

Neste regulamento as siglas abaixo têm os seguintes significados:

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

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

## MOZ-CAR PARTE 2

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

#### Prefácio

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

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

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

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

#### SUBPARTE 1

##### Definições

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

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

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

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

**Temperatura Célsius (t°C)** temperatura Célsius é igual à diferença  $t^{\circ}C = T - T_0$  entre duas temperaturas termodinâmicas T e T<sub>0</sub> em que T<sub>0</sub> equivale a 273,15 kelvin;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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