



BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

IMPRENSA NACIONAL DE MOÇAMBIQUE, E.P.

AVISO

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

SUMÁRIO

Ministério dos Transportes e Comunicações:

Diploma Ministerial n.º 51/2013:

Publica a 2.ª edição revista do MOZ-CAR Parte 139.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Diploma Ministerial n.º 51/2013

de 29 de Maio

Tornando-se necessário actualizar o Regulamento de Aviação Civil – MOZ-CAR Parte 139, publicado pelo Diploma Ministerial n.º 117/2011, de 3 de Maio, por forma a adequá-lo aos padrões internacionais da Aviação Civil, usando das competências que lhe são atribuídas pelo n.º 3 do Decreto n.º 73/2009, de 15 de Dezembro, o Ministro dos Transportes e Comunicações, determina:

Artigo 1. É publicada a 2.ª edição revista do MOZ-CAR Parte 139, em anexo ao presente diploma.

Art. 2. O presente diploma entra em vigor na data da sua publicação.

O Ministro dos Transportes e Comunicações, *Paulo Francisco Zucula*.

Regulamento de Aviação Civil de Moçambique MOZ-CAR Parte 139 Construção, Licenciamento e Certificação de Aeródromos

Segunda Edição

Subparte I – Disposições Gerais

139.1. Designação

1. O presente Regulamento é designado por MOZ-CAR Parte 139 e é parte dos Regulamentos da Aviação Civil de Moçambique.

139.1.1 Referências

- Lei de Aviação Civil 21/2009, de 28 Setembro
- Decreto n.º 73/2009, de 15 Dezembro
- ICAO Anexo 14, doc. 9157, doc 9184, doc. 9859

139.1.2. Objecto e aplicação

1.O presente regulamento tem como objecto estabelecer os requisitos para a construção ampliação modificação, certificação e licenciamento de Aeródromos públicos e privados.

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

139.1.3. Definições

1. Para o efeito do presente regulamento, as expressões que se seguem tem o seguinte significado:

Aeródromo – área definida em terra ou na água (incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamentos) utilizados para a chegada, partida e movimento de aeronaves;

Aeródromo controlado – aeródromo onde são prestados serviços de controlo de tráfego aéreo;

Aeronave crítica – aeronave mais exigente ao nível do desempenho de aeronaves e dimensões para uma gama de aeronaves, a que se destinam as instalações do Aeródromo;

Alcance visual da pista (RVR) – o intervalo durante o qual um piloto de uma aeronave no eixo de uma pista pode ver as sinalizações na superfície da pista ou as luzes que a delineiam ou identificam o seu eixo;

Área de aterragem – parte de uma área de movimento destinada à aterragem ou descolagem de aeronaves;

Área de manobras – parte da área de um Aeródromo utilizada para a descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo placas de estacionamento.

Área de movimento – parte do Aeródromo utilizada para descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, que inclui a área de manobra e placa de estacionamento;

Área de segurança do extremo da pista (RESA) – uma área simétrica sobre o eixo de pista, estendida e adjacente ao final da faixa destinada a reduzir o risco de danos à aeronaves que efectuem uma aterragem demasiada curta ou ultrapassagem demasiado longa da pista, e para permitir a ultrapassagem (*overrunning*) de uma aeronave a desacelerar e uma aeronave (*undershooting*) para continuar sua aproximação ou aterragem;

Autoridade competente – qualquer autoridade, cuja acção pode ser necessária ou complementar para a execução deste Regulamento;

Berma – área adjacente à borda de um pavimento, preparada para fornecer uma transição entre o pavimento e a superfície adjacente;

Cabeceira (Threshold) – início da porção da pista usada para aterragem;

Cabeceira deslocada – cabeceira não localizado na extremidade de uma pista;

Caminho de circulação (Taxway) – um caminho definido num Aeródromo terrestre estabelecido para a rodagem de aeronaves e que se destina a fornecer uma ligação entre uma parte do Aeródromo e outra, incluindo:

- a) Uma pista de rodagem de aeronaves, que é uma parte de uma placa de estacionamento designada como um caminho de circulação e se destina a fornecer acesso a aeronaves;
- b) Um caminho de circulação de plataforma, que é uma parte de um sistema de caminho de circulação localizado numa plataforma que se destina a fornecer uma rota até à placa de estacionamento;
- c) Um caminho de circulação de saída rápida, que é conectado à uma pista em ângulo agudo e projectado para permitir a aterragem de aviões para desactivar a velocidades mais elevadas do que são alcançadas noutras pistas de saída, minimizando assim o tempo de ocupação de pista.

Certificado – um certificado para operar um Aeródromo emitido pelo IACM ao abrigo do Subparte IV do presente Regulamento;

Circular de Informação Aeronáutica (AIC) – um aviso contendo informações que não se qualificam como um aviso aos aviadores (NOTAM) ou para inclusão na Publicação de Informações Aeronáuticas (AIP), mas que se refere à segurança de voo, navegação aérea, técnica, administrativa ou legal;

Código de referência do Aeródromo – código utilizado para fins de planeamento para classificar um Aeródromo no que diz respeito às características de uma aeronave crítica a que se destina o Aeródromo;

Combustível de aviação – combustível para uso de uma aeronave;

Desempenho humano – capacidades e limitações humanas, com um impacto sobre a segurança e a eficiência das operações aeronáuticas;

Distância declarada – pode ser entendida como:

- a) distância de aceleração – paragem disponível (ASDA) a extensão da distância de descolagem disponível mais o comprimento da zona de paragem, se houver;
- b) Distância de aterragem disponível (LDA) extensão da pista que é declarada como disponível e adequada para a aterragem de uma aeronave;
- c) Distância de corrida disponível (TODA) comprimento da pista para descolagem disponível mais o comprimento da zona desimpedida, se houver;
- d) Distância de descolagem disponível, distância de corrida disponível e adequada para a descolagem de uma aeronave;

Elevação do Aeródromo – elevação do ponto mais alto na área de aterragem;

Equipamento e instalações aeroportuárias – instalações e equipamentos, dentro ou fora dos limites de um Aeródromo que são construídos ou instalados e mantidos para a chegada, partida e movimento de aeronaves na superfície;

Estrada – uma via de superfície estabelecida sobre a área de movimento destinada à utilização exclusiva de veículos;

Faixa do caminho de circulação – uma área incluindo um caminho de circulação destinado a proteger as aeronaves que operam num caminho de circulação e reduzir o risco de dano de uma aeronave acidentalmente funcionando fora do caminho de circulação;

Faixa da pista – uma área definida, que inclui a pista e a zona de paragem, se existir, com o propósito de:

- a) Reduzir o risco de danos às aeronaves que operem até fora de uma pista; e
- b) Proteger os aviões em sobrevoo ou durante as operações de descolagem.

Farol aeronáutico – uma luz aeronáutica de solo, visível de todos os azimutes, contínua ou intermitente, com o propósito de designar um ponto específico na superfície terrestre;

Farol de Aeródromo – um farol aeronáutico utilizado para indicar, do ar, a localização de um Aeródromo

Farol de perigo – farol aeronáutico utilizado para indicar um perigo para a navegação aérea;

Farol de identificação – farol aeronáutico que emite um sinal codificado por meio do qual pode ser identificado um determinado ponto de referência;

Fiabilidade do sistema de iluminação – probabilidade da instalação completa operar dentro das tolerâncias especificadas operacionalmente utilizável;

Geóide – superfície equipotencial do campo de gravidade da terra que coincide com o Nível Médio do Mar imperturbado estendido continuamente através dos continentes;

IACM – Instituto de Aviação Civil de Moçambique, Órgão Regulador Aeronáutico criado pela Lei 21/2009 de 28 de Setembro;

ICAO – Organização da Aviação Civil Internacional;

Infra-estrutura – inclui pavimento, ajudas visuais, vedação, sistema de drenagem e edifício;

Incidente – uma ocorrência diferente de um acidente, relacionado com a operação de uma aeronave, que afecta ou pode afectar a segurança do funcionamento da aeronave;

Instalações de combustível de aviação – qualquer dispositivo ou contentor, incluindo um veículo concebido, fabricado ou adaptado para o armazenamento de combustível para a aviação ou abastecimento de combustível a uma aeronave;

Lei – Lei 21/2009, de 28 Setembro, Lei de Aviação Civil de Moçambique;

Licença – uma licença para operar um Aeródromo emitida pelo IACM nos termos deste Regulamento;

Luz aeronáutica – qualquer luz especialmente implantada como ajuda à navegação aérea, que não seja uma luz de aeronave;

Manual de Aeródromo – um manual que faz parte do requerimento de uma licença ou um certificado nos termos do presente Regulamento, incluindo as eventuais alterações ao manual, aprovado pelo IACM e que contém toda a informação relativa à localização do aeródromo, instalações, serviços, equipamentos, procedimentos operacionais de segurança e de segurança operacional, de organização, administração e dos direitos e deveres do operador de aeródromo;

Normas Técnicas da Aviação Civil de Moçambique (MOZ-CATS) – um manual desenvolvido pelo IACM sobre normas técnicas da Aviação Civil;

Notificação – meios constantes das Publicações de Informações Aeronáuticas (AIP), Circulares de Informações Aeronáutica (AIC), aviso aos aeronáuticos (NOTAM), Publicações de Aviação Civil ou qualquer outra publicação oficial emitida a fim de permitir o cumprimento de qualquer disposição destes Regulamento;

Número de Classificação de Aeronaves (ACN) – número que expressa o efeito relativo de uma aeronave num pavimento para uma categoria padrão de subleito especificada;

Número de Classificação do Pavimento (PCN) – número que expressa a resistência à compressão de um pavimento para operações sem restrições;

Obstáculo – objecto fixo temporário ou permanente, móvel ou imóvel, ou subparte de um objecto, localizado numa área destinada à circulação de aeronaves ou que se estende acima de uma superfície definida, com a finalidade de proteger uma aeronave em voo;

Operador de aeródromo – pessoa licenciada e certificada nos termos deste Regulamento para operar um Aeródromo;

Órgão de serviço de tráfego aéreo – termo genérico que significa variadamente, unidade de controlo de tráfego aéreo, centro de informações de voo ou serviço de comunicação de serviços de tráfego aéreo;

Pessoa autorizada – qualquer pessoa autorizada pelo IACM na generalidade ou em relação a um caso particular ou classe de casos;

Pista – área rectangular definida num Aeródromo terrestre preparada para a aterragem e descolagem de aeronaves;

Pista principal – uma pista usada de preferência em relação às outras se as condições o permitirem.

Pista de aproximação de precisão:

- a) Pista de aproximação de precisão, categoria I uma pista por instrumento provida de ILS e ajudas visuais destinados à operações com uma altitude de decisão não inferior a 60^m (200 pés) e uma visibilidade não inferior a 800^m ou um alcance visual da pista não inferior a 550^m;
- b) Pista de aproximação de precisão, categoria II”, uma pista por instrumento provida de ILS e auxílios visuais destinados à operações com uma altitude de decisão inferior a 60^m (200 pés) mas não inferior a 30^m (100 pés) e um alcance visual da pista não inferior a 350^m; e
- c) Pista de aproximação de precisão, categoria III” uma pista por instrumentos provida de ILS e/ou MLS para a superfície e ao longo da pista e:
 - A – Prevista para operações com uma altitude de decisão não inferior a 30^m (100 pés) ou sem altitude de decisão e com um alcance visual de pista não inferior a 200^m.
 - B – Prevista para operações com uma altitude de decisão inferior a 15^m (50 pés) ou sem altitude de decisão e com um alcance visual de pista inferior a 200^m, mas não inferior a 50^m.
 - C – Prevista para operações sem altitude de decisão e sem limitações de alcance visual de pista.

Pista sem instrumento – uma pista destinada à operação de aeronaves usando procedimentos de aproximação visual;

Princípios do factor humano – princípios que se aplicam ao *design* aeronáutico, certificação, treinamento, operações e manutenção e que procuram interface segura entre os humanos e outros componentes do sistema por consideração adequada ao desempenho humano;

Pista por Instrumento – qualquer um dos seguintes tipos de pistas, habilitada à operação de aeronaves usando procedimentos de aproximação por instrumentos:

- a) **Pista de aproximação de não precisão** – uma pista por instrumento provida de ajudas visuais e não visuais à navegação, que fornecem, no mínimo, orientação direccional adequada para a aproximação directa;
- b) **Pista de aproximação de precisão, categoria I** – uma pista de instrumento provida de sistema de aterragem por instrumento e sistema de aterragem por microondas e ajudas visuais destinados à operação com uma altitude de decisão não inferior a 60^m (200 pés) e com visibilidade não inferior a 800^m ou um alcance visual da pista não inferior a 550^m;
- c) **Pista de aproximação de precisão, categoria II** – uma pista por instrumento servido por sistema de aterragem por instrumento e sistema de aterragem de microondas e meios visuais destinados à operação com uma altura de decisão inferior a 60^m (200 pés) mas não inferior a 30^m (100 pés) e um alcance visual da pista não inferior a 350^m.

Placa de estacionamento – uma área definida, num Aeródromo, destinada a acomodar aeronaves para efeitos de carga ou descarga de passageiros, correio ou carga, abastecimento, estacionamento ou manutenção;

Posição de estacionamento de aeronave – uma área numa placa de estacionamento, designada para o estacionamento de uma aeronave;

Posição intermediária de espera – uma posição designada para o controlo de tráfego na qual a aeronave que esteja em rolagem e veículos devem parar e esperar até que lhe seja autorizado a prosseguir, pela Torre de Controlo do Aeródromo;

Prática Recomendada – qualquer especificação da configuração das características físicas, material, desempenho ou procedimento, cuja aplicação uniforme é reconhecida como desejável no interesse de segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea internacional;

Prescrito – o prescrito pelo IACM no Manual das Normas do Aeródromo;

Ponto de espera na via de veículos – uma posição designada na qual veículos devem parar e aguardar;

Posição de espera da pista – posição designada com o propósito de proteger uma pista, uma superfície limitadora de obstáculos ou IL/sistema de aterragem por microondas, uma área crítica ou sensível na qual as aeronaves em rolagem e veículos devem parar e esperar, a menos que autorizados pela torre de controlo do Aeródromo;

Padrão/Norma – qualquer especificação de características físicas, configuração, material, desempenho, pessoal ou procedimento, cuja aplicação uniforme é reconhecida como necessária para a segurança da navegação aérea;

Perigo de animais – potencial de uma colisão de aeronaves com animais em /ou perto de um aeroporto;

Ponto de referência de Aeródromo – uma localização geográfica designada de um Aeródromo;

Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) – uma publicação nacional de informação aeronáutica de carácter duradouro e essencial à navegação aérea;

Raquete – área definida onde uma aeronave pode ser retida ou contornada, de modo a facilitar o movimento eficiente de aeronaves na superfície;

Serviço de tráfego aéreo – serviço de informação de voo, serviço de alerta, serviço consultivo do tráfego aéreo ou serviço de controlo de tráfego aéreo;

Segurança – estado em que o risco de danos à pessoas ou à propriedade é reduzido e mantido abaixo do nível inaceitável através de um processo contínuo ou identificação e gestão de riscos;

Serviço de gestão de placa – um serviço prestado para regular as actividades e o movimento de aeronaves e de veículos numa placa;

Sinalizador – objecto colocado acima do nível do solo para indicar um obstáculo ou delinear um limite;

Sinalização – símbolo ou grupo de símbolos, fixados na superfície da área de movimento com a finalidade de transmitir informação aeronáutica;

Sistema de Gestão de Segurança – sistema de gestão da segurança estabelecido pelo operador de Aeródromo, incluindo a estrutura organizacional, responsabilidades, procedimentos, processos e disposições para a aplicação de políticas de segurança do Aeródromo que prevê o controlo de segurança do Aeródromo e sua utilização segura;

Superfícies de limitação de obstáculo – uma série de superfícies que definem o volume de espaço aéreo em torno de um Aeródromo, a ser mantida livre de obstáculos por forma a permitir que as operações das aeronaves se realizem com segurança;

Vida animal – animais e aves selvagens incluindo animais domésticos fora do controlo dos seus proprietários;

Vizinhança – espaço aéreo definido em torno de um Aeródromo para controlo de obstáculos que podem infringir as superfícies de limitação de obstáculo ao redor do Aeródromo, contido dentro de um raio de doze quilómetros e meio, desde o ponto de referência do Aeródromo e a uma altura de mil e quinhentos metros acima do nível do solo;

Zona de toque (Touchdown zone) – parte de uma pista para além do umbral, destinado ao primeiro contacto da aeronave com a pista;

Zona de paragem (stopway) – uma área rectangular definida na superfície no final da descolagem disponível, preparada como uma área adequada na qual uma aeronave pode ser desmobilizada no caso de uma falha na descolagem;

Zona Desimpedida – área rectangular definida sob o controlo da autoridade competente, seleccionada ou preparada como uma área adequada, sobre a qual uma aeronave pode realizar a sua descolagem ou aterragem;

Zona livre de obstáculos – espaço aéreo acima da superfície de aproximação interna, superfícies de transição internas, a superfície de aterragem interrompida e da porção da faixa de pista ligada por essas superfícies, a qual não é penetrada por nenhum obstáculo fixo, que não seja algum de pouco peso e montado em suporte frangível, necessária para fins de navegação aérea;

Zona de tráfego de Aeródromo – espaço aéreo que se estende a partir do nível do Aeródromo à uma altura de mil pés sobre a área que compreende o Aeródromo e a terra ou água circundante a uma distância de duas mil jardas dos seus limites;

Zona imprópria – parte da área de movimento que é imprópria e não está disponível para uso de aeronaves;

Zona visual do tráfego – zona de tráfego do Aeródromo;

139.1.4. Utilização de sistemas de referência universais

1. O Sistema Geodésico Mundial – *The World Geodetic System* – 1984 (WGS-84) deve ser usado como o sistema de referência horizontal para expressar coordenadas geográficas aeronáuticas para Aeródromos.

2. Dados do Nível Médio do Mar – *The Mean Sea Level Datum* deve ser usado como sistema de referência vertical (elevação) em Aeródromos.

3. Excepto quando notificado na Publicação de Informações Aeronáuticas (AIP) ou Circular de Informações Aeronáuticas (AIC) da República de Moçambique, o calendário Gregoriano e o Tempo Universal Coordenado devem ser usados como sistema de referência temporal.

139.1.5. Categorias de Aeródromos

1. Nos termos do presente regulamento, e no que respeita à categorias, os Aeródromo são classificados da seguinte forma:

- a) Categoria IV - compreende os Aeródromos internacionais, disponíveis para uso do tráfego aéreo doméstico e internacional;
- b) Categoria III - compreende os Aeródromos públicos e privados, destinados apenas para uso do tráfego aéreo doméstico e por aeronaves com um peso máximo à descolagem de dez mil quilogramas (10.000 Kg) ou mais;
- c) Categoria II - compreende os Aeródromos públicos e privados destinados apenas para o tráfego aéreo doméstico e por aeronaves com um peso máximo à descolagem de cinco mil e setecentos quilogramas (5.700 Kg) ou mais; e
- d) Categoria I - compreende Aeródromos públicos, privados e heliportos destinados apenas para o tráfego aéreo doméstico e utilizados apenas por aeronaves com o peso máximo à descolagem inferior a cinco mil setecentos quilogramas (5.700 Kg).

Subparte II – Construção, Ampliação e Modificação de aeródromos

139.2.1 Aplicabilidade

A presente subparte aplica-se a todas as categorias de Aeródromos, excepto quando especificado em contrário.

139.2.2. Requisitos para obtenção de uma licença de construção de Aeródromo

1. Não é permitido construir, ampliar e modificar um Aeródromo, a menos que se seja titular de licença de construção de Aeródromo, válida e emitida nos termos do presente Regulamento.

2. O requerimento para a obtenção da licença referida no subparágrafo anterior, deve ser dirigido ao IACM, instruído com os seguintes documentos:

- a) Autorização válida da entidade competente para o uso do local como um Aeródromo;
- b) Licença ambiental.

3. O IACM deve, antes da emissão de uma licença de construção de Aeródromo, avaliar a adequação do local proposto tomando em consideração o seguinte:

- a) A proximidade do local com outros Aeródromos e áreas de aterragem, incluindo Aeródromos militares;
- b) Os obstáculos, restrições existentes em terra e no espaço aéreo; e
- c) Que a construção do Aeródromo no local designado, não ponha em causa o interesse público.

4. O pedido de licença de construção de Aeródromo deve ser apresentado ao IACM para aprovação em formulário próprio prescrito pelo IACM acompanhado de:

- a) Projecto detalhado da proposta de construção, incluindo respectivos requisitos arquitectónicos;
- b) Dados do Aeródromo, de acordo com as características da aeronave crítica a que é destinada o Aeródromo; e
- c) Carta topográfica do local do Aeródromo proposta à escala mínima de 1:50.000.

139.2.3. Emissão de licença de construção de Aeródromo

1. O IACM emite a licença de construção de Aeródromo ao requerente que observar os requisitos do parágrafo anterior e todos os outros requisitos que possam ser especificados por qualquer Autoridade competente.

2. Pela emissão da licença mencionada, é devido ao IACM o pagamento de uma taxa a fixar por Diploma conjunto dos Ministros de Transportes e Comunicações e das Finanças.

139.2.4. Projecto e construção do Aeródromo

1. O requerente de uma licença de construção deve assegurar que o projecto do Aeródromo seja efectuado por uma pessoa registada pelo organismo profissional competente.

2. O IACM deve inspecionar o local do Aeródromo durante a construção para verificar a observância das normas prescritas e os termos da sua construção.

139.2.5. Requisitos do projecto do Aeródromo

1. O projecto de Aeródromo deve:

- Indicar as características físicas do Aeródromo, conforme prescrito pelo IACM;
- Indicar as superfícies de limitação de obstáculos;
- Integrar medidas de segurança em conformidade com o Regulamento de Segurança (*Security*) da Aviação Civil;
- Indicar as ajudas visuais de obstáculos à navegação e as zonas de acesso restrito;
- Indicar o equipamento e instalações adequado; e
- Indicar a classificação do espaço aéreo.

2. As características físicas, superfícies de limitação de obstáculo, ajudas visuais, equipamentos e instalações exigidos nos termos subparágrafo 1 devem:

- Ser apropriado às características da aeronave crítica a que se destina o Aeródromo;
- Estar nos mais baixos mínimos meteorológicos para cada pista;
- Proporcionar condições de iluminação do ambiente durante as operações de aeronaves;
- Estar em conformidade com os padrões do projecto do Aeródromo, conforme prescrito pelo IACM.

139.2.6. Código de referência do Aeródromo

1. O código de referência do Aeródromo é composto por um número uma letra e deve ser usado para fins de planeamento do Aeródromo.

2. O IACM deve determinar o código de referência do Aeródromo de acordo com as características da aeronave crítica a que se destinam as infra-estruturas do Aeródromo:

- Os números e as letras de código de referência do Aeródromo referidos no subparágrafo 1 devem ser determinados em conformidade com as especificações da tabela 1, que se segue:

Tabela 1: Código de referência do Aeródromo

Elemento 1 do Código		Elemento 2 do Código		
Número de Código (1)	Comprimento de referência da pista do Aeródromo (2)	Letra de Código (3)	Envergadura das asas (4)	Distância entre as rodas externas do trem principal (5)
1	Menos de 800 ^m	A	Até mas sem incluir 15 ^m	Até mas sem incluir 4.5 ^m
2	800 ^m até mas sem incluir 1 200 ^m	B	15 ^m até mas sem incluir 24 ^m	4.5 ^m até mas sem incluir 6 ^m
3	1 200 ^m até mas sem incluir 1 800 ^m	C	24 ^m até mas sem incluir 36 ^m	6 ^m até mas sem incluir 9 ^m

Elemento 1 do Código		Elemento 2 do Código		
Número de Código (1)	Comprimento de referência da pista do Aeródromo (2)	Letra de Código (3)	Envergadura das asas (4)	Distância entre as rodas externas do trem principal (5)
4	1 800 ^m e acima	D	36 ^m até mas sem incluir 52 ^m	9 ^m até mas sem incluir 14 ^m
		E	52 ^m até mas sem incluir 65 ^m	9 ^m até mas sem incluir 14 ^m
		F	65 ^m até mas sem incluir 80 ^m	14 ^m até mas sem incluir 16 ^m

Subparte III – Licenciamento de Aeródromos

139.3.1. Aplicabilidade

Salvo especificação contrária, esta subparte aplica-se aos Aeródromos das categorias III, II e I.

139.3.2. Requerimento de pedido de licença

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

- Manual de Aeródromo;
- Projecto do Aeródromo, aprovado pelo IACM;
- Licença ambiental;
- Aprovação da Autoridade local competente;
- Informações sobre qualquer não-conformidade ou desvio do projecto do Aeródromo, do funcionamento ou do equipamento padrão;
- Informações sobre os requisitos de classificação do espaço aéreo.

139.3.3. Sujeição da licença à condições

1. A licença emitida pode estar sujeita a determinadas condições a serem prescritas pelo IACM.

2. O IACM deve indicar na licença as condições de uso do Aeródromo e outras informações que forem consideradas necessárias.

3. Exceptuando-se o previsto no subparágrafo seguinte, o Aeródromo licenciado para o uso público deve estar disponível a todos utentes em igualdade de condições e circunstância.

4. O operador de um Aeródromo privado pode recusar que uma aeronave utilize o Aeródromo, excepto em situações de emergência.

139.3.4. Violação das condições impostas à licença

1. A violação de qualquer condição imposta à licença emitida, incluindo qualquer aprovação, permissão ou isenção, invalida a licença.

2. O IACM pode impôr restrições operacionais ou sanções a uma licença de Aeródromo no caso de não-conformidade com os requisitos de licenciamento ou por qualquer outra questão não resolvida relacionada com a segurança.

139.3.5. Emissão da licença

1. O IACM emite a licença no formulário e modalidades prescritos pelo IACM, quando:

- O requerente da licença for competente para operar o Aeródromo tendo-se em consideração os antecedentes, a experiência, o equipamento, a organização, o pessoal, manutenção e outras condições apresentadas;
- As características físicas do Aeródromo e os seus arredores forem consideradas seguras para uso de aeronaves; e

c) O requerente da licença para um Aeródromo na categoria III está em conformidade com o Regulamento segurança (Security) da Aviação Civil.

2. A emissão de uma licença está sujeita ao cumprimento das disposições do presente regulamento, às normas prescritas e qualquer outra condição que fôr especificada ou notificada pelo IACM, em conformidade com os requisitos de auditoria e inspecção de segurança.

3. O IACM pode recusar conceder uma licença à um requerente, devendo para o efeito notificar as razões da recusa no prazo de quinze dias após a tomada da decisão.

4. Nenhum operador deve operar um Aeródromo de categoria III, II ou I, sem que seja titular de uma licença emitida pelo IACM.

5. Pela emissão da licença nos termos previstos neste regulamento, é devido ao IACM o pagamento de uma taxa a fixar por diploma conjunto dos Ministros de Transportes e Comunicações e Finanças.

139.3.6. Licença de Aeródromo

1. A licença do Aeródromo emitida nos termos do presente regulamento deve especificar:

- a) A referência do código para o qual o Aeródromo é licenciado;
- b) As restrições, se houver, relativas ao não cumprimento, ou desvios relacionados com:
 - (i) Projecto do Aeródromo, operação e padrões do equipamento;
 - (ii) Os requisitos da classificação do espaço aéreo; e
- c) O período de validade da licença.

2. A licença emitida ao abrigo deste Regulamento é intransmissível.

3. O estatuto de um Aeródromo como aeródromo licenciado, o número da licença, as condições associadas e outras informações relevantes, devem ser publicados nas secções apropriadas do AIP da República de Moçambique.

139.3.7. Validade da licença

1. A licença emitida nos termos deste Regulamento é válida por um período de cinco anos, excepto se a mesma fôr suspensa ou cancelada pelo IACM, nos termos previstos no parágrafo 139.3.10.

2. O titular da licença de Aeródromo suspensa ou cancelada, deve devolvê-la imediatamente ao IACM.

139.3.8. Renovação da licença

1. O pedido de renovação da licença deve ser endereçado ao IACM em formulário próprio, acompanhado de:

- a) Manual do Aeródromo;
- b) Informações sobre desvios, se houver, do projecto, operação ou normas do equipamento;
- c) Informações sobre os requisitos apropriados da classificação do espaço aéreo; e
- d) Confirmativo do pagamento das taxas e emolumentos, a serem fixados em diploma conjunto dos Ministros dos Transportes e Comunicações e Finanças.

2. O pedido de renovação da licença deve ser apresentado sessenta dias antes da data da sua caducidade.

3. Pela renovação da licença mencionada neste parágrafo é devido ao IACM o pagamento de uma taxa a fixar em Diploma conjunto dos Ministros dos Transportes e Comunicações e Finanças.

139.3.9 Alteração da licença

1. O pedido de alteração de uma licença deve ser apresentado nos termos prescritos, no MOZ-CATS 139.

2. O IACM pode solicitar que o pedido seja acompanhado dos seguintes documentos:

- a) Manual do Aeródromo;
- b) Licença do impacto ambiental;
- c) Qualquer aprovação de Autoridade competente;
- d) Prova de capacidade financeira;
- e) Indicações de qualquer não-conformidade ou desvios em relação a concepção de Aeródromo, operação ou padrões de equipamentos; e
- f) Informações sobre os requisitos de classificação do espaço aéreo.

3. Pela alteração da licença mencionada neste parágrafo é devido ao IACM o pagamento de uma taxa a fixar em Diploma conjunto dos Ministros dos Transportes e Comunicações e das Finanças.

139.3.10. Suspensão ou cancelamento da licença

1. O IACM pode suspender ou cancelar uma licença de Aeródromo conforme a gravidade do caso, quando:

- a) Na sequência de uma inspecção de segurança ou auditoria, for evidente que o titular da licença não cumpriu com os requisitos previstos neste Regulamento e não foi capaz de corrigir a(s) irregularidade(s) no prazo definido pelo IACM;
- b) O titular da licença, impedir que o IACM efectue uma inspecção de segurança ou auditoria nos termos do presente Regulamento;
- c) O titular da licença se encontrar em processo judicial de liquidação ou falência.
- d) For considerado necessário pelo IACM, no interesse da segurança da aviação.

2. A suspensão deve ser fundamentada e o seu período de duração não deve ser superior a sessenta dias.

3. O titular da licença notificado de uma suspensão nos termos do subparágrafo anterior, pode apresentar uma reclamação por escrito, no prazo de cinco dias contados a partir da data da notificação.

4. A suspensão da licença de Aeródromo pode ser total ou parcial.

139.3.11. Taxas e emolumentos no Aeródromo licenciado

1. O titular de uma licença deve propor ao IACM para homologação, as taxas e emolumentos de utilização de Aeródromo ou de utilização de quaisquer instalações do Aeródromo por forma a garantir a segurança, protecção, eficiência e regularidade da navegação aérea.

2. Sem prejuízo do previsto no subparágrafo 1 outras taxas e emolumentos poderão ser prescritas pela Autoridade para serem cobrados pelo uso ou prestação de serviços num Aeródromo, para vigorarem num período especificado.

3. O titular da licença de Aeródromo para o qual tenham sido aprovados ou prescritos taxas e emolumentos nos termos previstos no subparágrafos 1 e 2, deve abster-se de cobrar quaisquer outras taxas e emolumentos.

4. As taxas e emolumentos referidos neste parágrafo, devem ser afixadas para conhecimento público num local bem visível do Aeródromo.

139.3.12. Registo das licenças

1. O IACM deve manter um registo de todas as licenças emitidas em conformidade com o presente Regulamento.

2. O registo deve conter:

- a) O nome completo do titular da licença;
- b) A nacionalidade do titular da licença;
- c) O endereço postal, telefone fixo ou móvel, fax e correio electrónico (e-mail) do titular da licença;
- d) O nome e localização do Aeródromo para o qual a licença foi emitida;
- e) O número da licença;
- f) A data de emissão da licença; e
- g) Quaisquer outras informações relevantes.

139.3.13. Dever de Informação do Operador de Aeródromo

O operador de Aeródromo deve:

- a) No caso de uma licença para uso público, informar os tempos durante os quais o Aeródromo deve estar disponível para descolagem e aterragem de aeronaves para o transporte público ou instrução de voo; e
- b) A pedido, fornecer à pessoa autorizada, informações relativas às condições da licença.

Subparte IV – Certificação de Aeródromo

139.4.1. Aplicabilidade

Esta Subparte aplica-se aos Aeródromos da categoria IV.

139.4.2. Requerimento para pedido de certificação

1. O pedido de certificado deve ser apresentado em formulário próprio prescrito pelo IACM, acompanhado de:

- a) Duas cópias do manual do Aeródromo;
- b) O projecto do Aeródromo, aprovado pelo IACM;
- c) Uma licença ambiental;
- e) Qualquer outra aprovação de Autoridade competente;
- f) Prova de capacidade financeira;
- g) Indicações de qualquer não-conformidade ou desvios em relação ao projecto do Aeródromo, operação ou padrões de equipamentos;
- h) Informações sobre os requisitos de classificação do espaço aéreo.

2. Pela emissão do certificado referido neste parágrafo, é devido o pagamento de taxas e emolumentos a fixar em Diploma conjunto dos Ministros dos Transportes e Comunicações e das Finanças.

139.4.3. Sujeição do certificado às condições

1. O certificado pode ser emitido sob a quaisquer condições a serem prescritas pelo IACM.

2. O IACM deve averbar no certificado as condições de uso de um Aeródromo e outros detalhes que forem considerados necessários.

139.4.4. Violação de condições do certificado

1. A violação de qualquer condição em que um certificado é emitido, incluindo qualquer aprovação, permissão ou isenção, invalida o certificado.

2. Serão impostas pelo IACM, restrições operacionais ou sanções ao Aeródromo certificado no caso de não-conformidade com os requisitos de certificação ou de quaisquer questões de segurança não resolvidas.

139.4.5. Emissão do certificado

1. O IACM emite um certificado na forma prescrita, quando:

- a) O requerente demonstrar que possui competência e experiência necessária para operar e manter o Aeródromo;

- b) O pessoal do requerente for adequado em número e possuir a competência e experiência necessárias para operar e manter o Aeródromo;
- c) O manual do Aeródromo apresentado com o pedido, possuir todas as informações pertinentes;
- d) As instalações aeroportuárias, serviços e equipamentos forem estabelecidos em conformidade com as normas aplicáveis e práticas recomendadas;
- e) Os procedimentos de operação do Aeródromo estabelecerem condições satisfatórias de segurança de aeronaves;
- f) O sistema de gestão da segurança aprovado estiver em vigor;
- g) O requerente possuir um programa aprovado de segurança de aviação em conformidade com o Programa Nacional de Segurança (Security) da Aviação Civil.

2. A emissão do certificado está sujeita à observância das normas deste Regulamento, e as prescritas pelo IACM.

3. O IACM pode recusar a concessão de um certificado a um requerente, devendo para o efeito notificá-lo das razões da recusa, no prazo de quinze dias após a tomada da decisão.

4. O estatuto do Aeródromo certificado, o número do certificado, as condições associadas, e outras informações relevantes, serão publicados no AIP da República de Moçambique.

5. Pela emissão e/ou emenda do certificado referido neste parágrafo, é devido, ao IACM, o pagamento de taxas e emolumentos a fixar em Diploma conjunto dos Ministros dos Transportes e Comunicações e Finanças.

139.4.6. Certificado de Aeródromos

1. O operador de um Aeródromo de Categoria IV, deve ser titular de um certificado emitido pelo IACM em conformidade com a presente subparte.

2. O certificado de Aeródromo emitido nos termos deste Regulamento é intransmissível.

139.4.7. Validade do certificado

O certificado é válido por um período de três anos, excepto nos casos em que o mesmo seja suspenso, cancelado ou revogado nos termos previstos neste regulamento.

139.4.8. Alteração do certificado

1. O pedido de alteração do certificado deve ser apresentado em formulário próprio aprovado pelo IACM.

2. O pedido de alteração do certificado deve ser acompanhado de documentos a serem definidos pelo IACM.

3. O IACM pode, caso necessário, desde que os requisitos tenham sido cumpridos, alterar um certificado de Aeródromo:

- a) Em relação à uma mudança no uso ou operação do Aeródromo;
- b) Em relação à uma mudança nos limites do Aeródromo;
- c) Em relação à uma mudança de categoria do Aeródromo;
- d) Quando o IACM considerar necessárias outras alterações.

139.4.9. Suspensão e cancelamento do certificado

1. O IACM deve suspender um certificado nos seguintes casos:

- a) Quando, na sequência de uma inspecção de segurança ou auditoria, for evidente que o titular do certificado não cumpriu com os requisitos previstos neste regulamento e não foi capaz de corrigir a irregularidade no prazo definido pelo IACM;

- b) Quando o titular do certificado impedir que o IACM efectue uma inspecção de segurança ou auditoria nos termos previstos neste Regulamento;
- c) Quando o titular do certificado estiver em processo judicial de falência ou de liquidação;
- d) Se for considerado necessário pelo IACM, no interesse da segurança da aviação.

2. A suspensão deve ser fundamentada e a sua duração não pode ser superior a sessenta dias.

3. O titular do certificado que for notificado de uma suspensão nos termos do subparágrafo 2, pode apresentar uma reclamação por escrito, no prazo de cinco dias.

4. A reclamação referida no subparágrafo anterior não tem efeito suspensivo.

139.4.10. Devolução do certificado

1. O titular do certificado que pretenda devolvê-lo ao IACM, deve apresentar por escrito a sua pretensão, através de um aviso, com uma antecedência não inferior a sessenta dias.

2. O IACM deve cancelar o certificado após o termo do período de aviso nos termos referidos no subparágrafo 2 deste parágrafo.

3. Quando, após o termo do referido período, o Aeródromo certificado for abandonado ou não for mantido em conformidade com as condições prescritas, será o certificado cancelado.

139.4.11. Taxas e emolumentos a cobrar no Aeródromo certificado

1. O titular do certificado deve propor ao IACM para homologação as taxas e emolumentos de utilização do Aeródromo ou de quaisquer instalações disponibilizadas no Aeródromo, com vista a garantir a segurança, protecção, eficácia e regularidade da navegação aérea.

2. Sem prejuízo do disposto no subparágrafo 1, podem ser prescritas pela autoridade outras taxas e emolumentos a serem cobrados pelo uso do Aeródromo para vigorarem num período especificado.

3. O titular do certificado de um Aeródromo para o qual tenham sido aprovadas ou prescritas taxas e emolumentos nos termos previstos no subparágrafo 1 e 2, não deve cobrar quaisquer outras taxas em violação do estabelecido.

4. As taxas e emolumentos devem ser afixados para conhecimento público, em local bem visível no Aeródromo.

Subparte V – Obrigações do Operador de Aeródromo

139.5.1. Aplicabilidade

A presente subparte aplica-se a todas as categorias de Aeródromos, excepto quando especificado em contrário.

139.5.2. Observância das condições da licença ou certificado

O operador deve observar e satisfazer todas as condições averbadas na licença ou certificado.

139.5.3. Competência do pessoal de operações e manutenção

1. O operador deve assegurar a existência de um número suficiente de pessoal qualificado para executar as actividades relevantes de manutenção e operação do Aeródromo.

2. Nos casos em que o IACM ou qualquer outra Autoridade competente exigir certificação de competência do pessoal de um Aeródromo, o operador deve empregar apenas o pessoal com a certificação exigida.

139.5.4. Operações e manutenção do Aeródromo

1. Sujeito a quaisquer directivas a serem emitidas pelo IACM, o Aeródromo deve ser operado e mantido em conformidade com os procedimentos estabelecidos no respectivo manual e as directivas emitidas pelo IACM.

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

139.5.5. Sistema de Gestão de Segurança

1. O operador do Aeródromo deve dispôr de um Sistema de Gestão de Segurança que esteja em conformidade com o Programa Nacional de Segurança (SSP) e com o doc. 9859 da ICAO.

2. O referido no subparágrafo anterior não se aplica aos Aeródromos das categorias II e I.

139.5.6. Armazenagem de produtos inflamáveis e outras mercadorias perigosas

1. Não é permitido armazenar combustível, produtos pirotécnicos ou outros produtos altamente inflamáveis e mercadorias perigosas num Aeródromo, excepto com a permissão do IACM e em conformidade com as normas aplicáveis.

139.5.7. Medidas de segurança contra incêndio

1. Não é permitido:

- a) Fumar ou ser portador de uma chama aberta em locais do Aeródromo, onde tal acto for proibido por meio de aviso devidamente exibido;
- b) Fumar ou fazer fogo nas proximidades de uma aeronave, de qualquer veículo utilizado para o fornecimento de combustível a uma aeronave, ou de uma loja de combustível líquido ou explosivos, mesmo não existindo nenhum aviso para o efeito;
- c) Emitir dolosamente um falso alarme no Aeródromo;
- d) Violar ou interferir com qualquer rolo de mangueira de incêndio, bocas-de-incêndio ou qualquer outro item do equipamento utilizado no Aeródromo para fins de combate ao incêndio;
- e) Manter, armazenar, descartar ou descarregar quaisquer líquidos inflamáveis, gases, foguetes de sinalização ou outro material numa aeronave, excepto num recipiente adequado para o efeito ou num lugar no Aeródromo especificamente aprovado pelo operador de Aeródromo; e
- f) Armazenar ou empilhar qualquer material ou equipamento de modo a constituir um perigo de incêndio.

2. O operador deve exibir em locais bem visíveis no Aeródromo, a adequada sinalização dos actos proibidos.

139.5.8. Acesso e operações dentro da área restrita do Aeródromo

1. Não é permitido aceder à uma área restrita do Aeródromo excepto se autorizado pelo operador e sujeito às condições que o operador impuser.

2. Aquele que for autorizado a aceder uma área restrita nos termos do subparágrafo 1, deve:

- a) Abster-se de mover uma aeronave ou um veículo na área restrita, excepto com a permissão e instruções emanadas pelo pessoal de serviços de tráfego aéreo;
- b) Evitar a movimentação de uma aeronave ou veículo na área restrita, de modo que ponha em perigo a segurança de pessoas e bens;
- c) Usar somente a área do Aeródromo designada para o desembarque ou descolagem.

139.5.9. Entrada e saída de uma área restrita do Aeródromo

1. Nenhuma pessoa, aeronave ou veículo deve entrar ou sair de uma área restrita do Aeródromo, excepto através dos pontos estabelecidos pelo operador para o efeito.

2. Salvo em caso de emergência ou num apropriado ponto de entrada ou saída estabelecida pelo operador para o efeito, uma pessoa:

- a) Que não seja passageiro de uma aeronave ou de um veículo, não deve entrar ou sair de uma área restrita de um Aeródromo;
- b) Não deve mover uma aeronave sobre a superfície de um Aeródromo ou um veículo em, ou a partir da área restrita;
- c) Não deve mover um veículo para, ou a partir da área restrita de um Aeródromo.

139.5.10. Testagem de funcionamento do motor de aeronave

A testagem do funcionamento de um motor de aeronave num Aeródromo, deve ser efectuada em instalações aprovadas de manutenção de aeronaves ou no local designado pelo operador para o efeito.

139.5.11. Actos proibidos no Aeródromo

1. Não é permitido num Aeródromo:

- a) Obstruir ou interferir no correcto uso do Aeródromo;
- b) Impedir qualquer pessoa de exercer as suas funções no Aeródromo;
- c) Remover ou danificar qualquer aviso, escrita, documento ou marcos erguidos ou exibidos no Aeródromo;
- d) Atirar ou deitar qualquer objecto capaz de provocar ferimento ou dano patrimonial;
- e) Despejar quaisquer resíduos, salvo em local aprovado pelo operador do Aeródromo, para o efeito;
- f) Despejar ou vazar qualquer substância sólida, líquida, vapor ou gás ou uma combinação destes, capaz de causar poluição das águas, excepto num lugar aprovado pelo operador de Aeródromo para esse efeito.

2. Excepto com a permissão do operador, não é permitido:

- a) Interferir ou adulterar qualquer parte do Aeródromo ou qualquer equipamento associado com a operação do Aeródromo;
- b) Escalar qualquer parede, muro, barreira, tecto, portão ou postar em um Aeródromo;
- c) Manusear qualquer bagagem ou transportar bagagem de um passageiro num Aeródromo;
- d) Introduzir ou conduzir um veículo num Aeródromo;
- e) Obstruir uma entrada ou uma passagem num Aeródromo de forma a perturbar outros usuários.

139.5.12. Remoção de obstruções no Aeródromo

1. O operador deve remover do Aeródromo qualquer veículo ou outra obstrução que possam constituir perigo para as operações de aeronaves.

139.5.13. Manutenção do programa de gestão ambiental

1. O operador deve estabelecer e manter um programa de gestão ambiental do Aeródromo, na sua área de jurisdição e onde qualquer vida selvagem apresenta ou é susceptível de constituir um risco para as operações de aeronaves.

2. O operador deve assegurar que o programa de gestão de meio ambiente instituído nos termos do subparágrafo anterior minimiza os efeitos de quaisquer riscos ou potenciais perigos, tendo em conta as disposições da legislação sobre gestão ambiental.

139.5.14. Protecção das ajudas à navegação

1. O operador deve:

- a) Evitar a construção de quaisquer instalações no Aeródromo, que possam prejudicar o funcionamento de qualquer facilidade de navegação electrónica ou visual ou facilidade de serviço de tráfego aéreo no Aeródromo;
- b) Evitar qualquer interrupção do sinal visual ou electrónico de ajuda à navegação.

139.5.15. Responsabilidades do operador

1. É da responsabilidade do operador:

- a) Manter o Aeródromo num estado utilizável;
- b) Manter o Aeródromo livre de pessoas não autorizadas, veículos e animais que não estão sob controlo adequado e de quaisquer outras obstruções;
- c) Sinalizar todos os obstáculos em conformidade com as directrizes prescritas;
- d) Informar o IACM sobre todas as modificações, obstruções ou obras no Aeródromo;
- e) Instalar os indicadores de direcção de vento aprovados e certificar-se de que os mesmos funcionam satisfatoriamente;
- f) Manter as inscrições em condições bem visíveis e garantir que as mesmas sejam facilmente visíveis para as aeronaves no ar ou em manobra na superfície;
- g) Disponibilizar instalações e garantir que as mesmas estejam em condições de uso e que todos os aparelhos instalados funcionem com eficiência;
- h) Sinalizar adequadamente as áreas na superfície de aterragem que são inutilizáveis;
- i) Informar o IACM, quando o Aeródromo não estiver em condições de ser utilizado por qualquer causa ou quando qualquer parte da superfície da área de aterragem se deteriorar de tal forma que, a operação segura da aeronave possa estar em perigo;
- j) Apresentar ao IACM quando exigido, os relatórios sobre o estado do Aeródromo.
- k) Relatar ao IACM todos os incidentes e acidentes ocorridos no Aeródromo.

139.5.16. Acesso do Pessoal do IACM ao Aeródromo

1. O IACM deve inspecionar e efectuar ensaios sobre as instalações aeroportuárias, serviços, equipamentos, documentos e registos do Aeródromo e verificar o funcionamento do sistema de gestão de segurança do Aeródromo, antes da emissão ou renovação de uma licença ou certificado e, posteriormente, em qualquer outro momento, a fim de garantir a segurança.

2. Para facilitar a execução das funções especificadas no subparágrafo anterior, o operador deve permitir o acesso ao Aeródromo do pessoal IACM devidamente credenciado, sem restrições para qualquer parte ou instalação do Aeródromo, incluindo equipamentos, registos, documentos e pessoal.

139.5.17. Notificação

1. O operador deve notificar ao IACM, ao órgão de controlo do tráfego aéreo e aos pilotos que possam vir a ser afectados, informações sobre:

- a) Quaisquer imprecisões na Publicação de Informações Aeronáuticas (AIP);
- b) Quaisquer alterações às instalações aeroportuárias, equipamentos e nível de serviço planeado com antecedência;

- c) Questões que possam exigir a notificação imediata, incluindo obstáculos, obstruções e riscos, níveis de serviço, áreas de circulação e qualquer outra condição que afecte a segurança da aviação no Aeródromo e contra as quais precauções devem ser tomadas.
2. Quando não for viável para um operador informar à unidade de controlo de tráfego aéreo e ao órgão de operações de voo das circunstâncias referidas na alínea c) deste parágrafo, o operador deve notificar imediata e directamente os pilotos que possam ser afectados por essas circunstâncias.

139.5.18. Inspecções especiais

1. O operador deve inspecionar o Aeródromo:
- a) Logo que possível após qualquer acidente ou incidente;
 - b) Durante qualquer período de construção ou reparação de instalações aeroportuárias ou equipamento fundamental para a segurança da operação de aeronaves; e
2. O operador deve notificar ao IACM, informações sobre qualquer inspecção especial efectuada nos termos previstos neste subparágrafo.

139.5.19. Publicação de avisos de advertência

1. Quando uma aeronave em voo rasante, ou próximo de um Aeródromo, ou aeronave em taxiing, possa constituir perigo para as pessoas ou veículos, o operador deve:
- a) Publicar avisos de advertência de perigo para o efeito, em qualquer forma pública, adjacente à área de manobra; ou
 - b) Informar a Autoridade competente do perigo quando a forma pública não for controlada pelo operador.

Subparte VI – Manual do Aeródromo

139.6.1. Aplicabilidade

Salvo especificação em contrário, esta subparte aplica-se a todas as categorias de Aeródromos.

139.6.2. Requisitos do manual do Aeródromo

1. Após a submissão do pedido de obtenção de uma licença ou um certificado, o requerente deve apresentar ao IACM um manual do Aeródromo para aprovação.
2. O Manual de Aeródromo deve:
- a) Ser assinado pelo requerente;
 - b) Apresentar um formato de fácil revisão;
 - c) Possuir um sistema de registo das actuais páginas e eventuais emendas, incluindo uma página para o lançamento das revisões; e
 - d) Estar organizado de forma a facilitar os processos de preparação, revisão e aprovação.
3. O operador deve manter no Aeródromo, pelo menos uma cópia aprovada do manual de Aeródromo e outra cópia no seu principal local de actividade, nos casos em que este for diferente do Aeródromo.

139.6.3. Informação a constar no manual do Aeródromo

1. O manual de Aeródromo deve conter todas as informações e instruções necessárias por forma a permitir que o pessoal de um Aeródromo exerça cabalmente as suas funções.
2. Sem prejuízo do disposto no subparágrafo 1, o manual para Aeródromos deve incluir as indicações previstas nos regulamentos específicos a serem publicados pelo IACM.
3. Sempre que se conceder uma isenção a um Aeródromo em conformidade com o disposto no presente Regulamento, deve-se fazer constar a mesma no manual de Aeródromo, incluindo

o número do aviso da isenção, a data da entrada em vigor e quaisquer outras condições ou procedimentos sujeitos à isenção concedida.

139.6.4. Alterações ao manual do Aeródromo

1. Para manter a precisão das informações do manual de Aeródromo:
- a) O operador deve, sempre que necessário, proceder a alteração do manual do Aeródromo;
 - b) O IACM pode emitir uma directiva exigindo a um operador para proceder a alterações ou emendas ao manual do Aeródromo.
2. Sem prejuízo do disposto no subparágrafo 1, o operador deve, antes de qualquer alteração, apresentar a proposta ao IACM para aprovação, a ser submetida com pelo menos trinta dias de antecedência.
3. O IACM deve aprovar uma alteração feita num manual de Aeródromo, desde que a mesma esteja em conformidade com os requisitos do presente Regulamento.

Subparte VII – Gestão do Perigo de Animais

139.7.1. Aplicabilidade

Nesta subparte, o parágrafo 139.7.2 aplica-se a todas as categorias de Aeródromos e os parágrafos 139.7.3 e 139.7.4 aplicam-se aos Aeródromos das categorias IV, III e II.

139. 7.2. Proibição de circulação com animais em zonas restritas do Aeródromo

Não é permitido conduzir animais em áreas restritas de um Aeródromo excepto com autorização específica do operador do Aeródromo.

139.7.3. Gestão de fauna

1. O operador, em consulta com Autoridade responsável pela conservação da fauna, deve tomar as medidas necessárias de controlo para os perigos da presença de aves e animais no Aeródromo.
2. O Operador deve assegurar que os procedimentos para lidar com o perigo decorrente da presença de aves e animais nas, operações de aeronaves e área de movimento de aeronaves, são garantidos.
3. O plano de gestão de animais no Aeródromo deve ser aprovado pelo IACM e deve fazer parte do manual de Aeródromo.

139.7.4. Redução do risco de aves no Aeródromo

1. Em consulta com a Autoridade responsável pela conservação da fauna, o operador deve tomar todas as medidas razoáveis para minimizar os riscos associados aos perigos de aves no Aeródromo.
2. O operador deve tomar medidas concretas para controlar o habitat e dispersar as aves ao redor do Aeródromo, que constituem um perigo potencial para as operações de aeronaves.
3. O perigo de acidente com aves em, ou nas proximidades de um Aeródromo deve ser avaliado através de:
- a) Procedimento estabelecido para o registo e comunicação de acidentes de aves com aeronaves; e
 - b) Recolha de informações junto dos operadores de aeronaves e pessoal de Aeródromo ou qualquer outra pessoa, sobre a presença de aves em torno do Aeródromo, que constituam um perigo potencial para operações de aeronaves.
4. O operador deve preparar um relatório sobre o perigo causado pelas aves num Aeródromo usando as informações recolhidas ao abrigo do disposto no subparágrafo 3.
5. O operador deve enviar o relatório de perigo de aves ao IACM para este, transmitir o mesmo à Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) por forma a incluir no banco de dados relativo ao Sistema de Informação de Acidentes com Aves.

6. O operador deve tomar medidas para eliminar ou evitar a criação de locais de depósito de lixo ou qualquer outra fonte de lixo que possa constituir uma fonte de atracção de aves em ou nas proximidades de um Aeródromo, a menos que um estudo adequado de aeronáutica indique que os despejos não são susceptíveis de criar condições favoráveis para um risco de aves.

7. O operador de Aeródromo deve estabelecer e gerir uma unidade de controlo de perigo de acidente com aves.

Subparte VIII – Restrições e Remoção de Obstáculos

139.8.1. Aplicabilidade

Esta Subparte aplica-se a todas as categorias de Aeródromos.

139.8.2. Requisitos para limitação de obstáculos

1. Não é permitido erguer ou colocar um obstáculo na zona de servidões aeronáuticas de um Aeródromo, que possa impedir a sua utilização ou uma operação de aeronave de modo seguro.

2. Não é permitido implantar qualquer objecto na superfície de limitação do obstáculo, que possa causar um aumento em altura da zona livre do obstáculo para um procedimento de aproximação por instrumento ou de qualquer procedimento circular visual associado.

3. O objecto referido no subparágrafo anterior inclui, um novo objecto ou uma extensão de um objecto existente acima da superfície de limitação do obstáculo.

4. Nas áreas de servidões aeronáuticas fora dos limites das superfícies de limitação de obstáculo, os objectos que se estendem até uma altura de 150 metros ou mais, acima do nível do solo, devem ser considerados como obstáculos, a menos que um estudo aeronáutico indique que não constituem um perigo para as aeronaves.

5. A altura aplicável à superfície de limitação e os requisitos de limitação, devem satisfazer as especificações prescritas pela ICAO.

139.8.3. Estabelecimento de superfícies de limitação de obstáculos

1. Sem prejuízo do previsto no parágrafo 139.2.5, o operador deve assegurar que as superfícies de limitação de obstáculos estabelecidas para o Aeródromo, estejam em conformidade com as normas prescritas pela ICAO.

2. Os operadores de aeródromos das categorias IV e III devem publicar as superfícies de limitação de obstáculos aprovadas pelo IACM.

139.8.4. Autorização para construção na área de servidões aeronáuticas de um Aeródromo e fora das superfícies de limitação de obstáculos

1. Não é permitido construir um edifício ou infra-estrutura dentro da área de servidões aeronáuticas de um Aeródromo, sem o parecer favorável do IACM.

2. Não é permitido construir um edifício ou uma infra-estrutura nas áreas além dos limites das superfícies de limitação obstáculo, objectos que se estendem até uma altura de 150 metros ou mais da superfície do solo, excepto com a autorização do IACM;

3. O operador deve, antes do parecer e da autorização referidos nos subparágrafos 1 e 2, submeter ao IACM um estudo aeronáutico do efeito da construção na operação de aeronaves.

4. Pela emissão do parecer e da autorização referidos no subparágrafo anterior, são devidas taxas e emolumentos a fixar em Diploma conjunto dos Ministros de Transporte e Comunicações e das Finanças.

139.8.5. Remoção de obstáculos

1. Qualquer obstáculo situado na área de servidões aeronáuticas de um Aeródromo não aprovado pelo IACM, deve ser imediatamente removido pelo seu proprietário.

2. O IACM deve instruir a remoção de qualquer obstáculo na área de servidões aeronáuticas de um Aeródromo, quando o mesmo constituir um perigo para operações de aeronaves.

3. No caso do proprietário do obstáculo não removê-lo dentro do prazo estabelecido, será o mesmo removido pelo IACM às expensas do proprietário.

139.8.6. Sinalização e iluminação de obstáculos

1. O operador deve assegurar que um obstáculo seja sinalizado e iluminado em conformidade com as normas prescritas pela ICAO.

2. Um obstáculo iluminado em conformidade com o disposto no subparágrafo 1, deve ser indicado como obstáculo de baixa, média, ou alta intensidade luminosa, ou uma combinação destas luzes e ser apresentado em conformidade com as normas prescritas pela ICAO.

Subparte IX – Iluminação Aeronáutica de Solo

139.9.1 Aplicabilidade

Esta subparte aplica-se a todas as categorias de Aeródromos

139.9.2. Iluminação aeronáutica de solo

1. O operador deve estabelecer e manter a iluminação aeronáutica de solo e quaisquer outras luzes adequadas para a operação segura das aeronaves, nas pistas, caminho de circulação, placa de estacionamento, soleiras e zonas de paragem (*stopways*).

2. Nos casos em que o Aeródromo é usado durante a noite, ou em condições de pouca visibilidade, o operador deve assegurar a instalação de iluminação aeronáutica de solo e quaisquer outras luzes.

3. A localização, características, controlo de intensidade e configurações das luzes aeronáuticas devem ser em conformidade com as normas prescritas pela ICAO.

4. Uma luz de solo não aeronáutica, que, em virtude da sua intensidade, configuração ou cor, impedir ou causar confusão na interpretação clara de iluminação aeronáutica de solo, deve ser removida ou modificada.

5. Excepto com a permissão do IACM, não é permitido estabelecer ou alterar as características de:

- a) Um farol aeronáutico;
- b) Qualquer iluminação aeronáutica de solo, diferente de um farol aeronáutico, num Aeródromo, ou qualquer luz de terreno aeronáutico que seja parte integrante do sistema de iluminação para uso por aeronaves.

6. Não é permitido:

- a) Danificar intencionalmente uma luz aeronáutica de solo; ou
- b) Interferir com uma iluminação aeronáutica de solo, sem a permissão do operador.

139.9.3. Fonte secundária de alimentação

O operador não deve operar ou manter um Aeródromo com iluminação da pista, sem o estabelecimento de uma fonte de alimentação secundária.

139.9.4. Faróis Aeronáuticos

1. O operador deve disponibilizar um farol de Aeródromo no Aeródromo destinado ao uso nocturno, quando:

- a) As aeronaves navegam principalmente por meios visuais;

- b) A visibilidade reduzida é frequente; ou
- c) É difícil localizar o Aeródromo do ar, devido a iluminação circundante ou do solo.

2. O farol de identificação deve estar disponível no Aeródromo destinado ao uso nocturno que não é facilmente identificável do ar por outros meios.

3. A localização e características do Aeródromo e do farol de identificação descritos nos subparágrafos 1 e 2 devem estar de acordo com as normas prescritas pela ICAO.

139.9.5. Luz perigosa

1. É proibido instalar uma luz nas redondezas de um Aeródromo, cuja claridade, periga a segurança de aeronaves em operações de descolagem e aterragem.

2. Quando uma luz instalada no Aeródromo, interferir na segurança das operações de aeronaves, conforme descrito no subparágrafo 1, o IACM pode determinar a sua extinção do local onde ela é exibida.

3. Quando uma luz for visível a partir das águas dentro de uma área sob a jurisdição das Autoridades de um farol, as competências do IACM nos termos do presente parágrafo, não poderão ser exercidas, salvo com o consentimento das Autoridades do farol.

139.9.6. Iluminação de obstáculos em rota

1. O proprietário ou pessoa responsável por um obstáculo em rota, deve assegurar que o mesmo esteja equipado com uma luz vermelha constante de média intensidade:

- a) Colocada o mais próximo possível do topo do obstáculo; e
- b) Espaçada tão longe quanto possível, igualmente entre as luzes superiores e térreas com um intervalo não superior a trinta e três metros, em níveis intermediários.

2. Sempre que qualquer luz exigida nos termos do presente parágrafo falhar, o proprietário ou pessoa responsável pelo obstáculo em rota, deve de imediato repará-la ou substituí-la, o mais tardar vinte e quatro horas depois da verificação da falha.

3. Sem prejuízo do disposto no subparágrafo anterior, o proprietário ou responsável por um obstáculo em rota deve igualmente assegurar que as luzes que necessitam de reparação sejam reparadas.

4. O proprietário ou pessoa responsável por um obstáculo em rota, deve assegurar a montagem e o estabelecimento de luz suficiente em cada nível de obstáculo onde houver necessidade, por forma a iluminar todas as direcções.

5. O IACM pode determinar que um obstáculo em rota seja equipado com luzes adicionais a serem colocadas em posições e momentos a especificar.

6. Para efeitos deste parágrafo:

- a) Obstáculo em rota” é qualquer edifício, estrutura ou edificação, que seja de cem metros ou mais de altura acima do nível do solo, com excepção de um edifício, estrutura ou edificação, que esteja nas proximidades de um Aeródromo;
- b) Luz estável de média intensidade é uma luz , que está em conformidade com as características descritas para um tipo de média intensidade luz de tipo C conforme especificado no manual de normas do Aeródromo.

Subparte X – Ajudas Visuais do Aeródromo

139.10.1. Aplicabilidade

Esta subparte aplica-se a todas as categorias de Aeródromos

139.10.2. Indicadores da direcção do vento

1. O operador deve colocar e manter pelo menos um indicador de direcção de vento para o Aeródromo.

2. O indicador de direcção de vento, deve situar-se de forma a ser visível para uma aeronave em voo ou sobre a área de movimento e estar livre dos efeitos de perturbações de ar causadas por objectos próximos.

3. As características de um indicador de direcção de vento, os métodos e procedimentos de instalação e de manutenção, devem estar em conformidade com os métodos e normas prescritas pela ICAO.

139.10.3. Pannel de sinal e área de sinalização

O operador deve disponibilizar um pannel de sinalização e uma área de sinais, em conformidade com as normas da ICAO.

139.10.4. Sinalizações

É obrigatório o uso de sinalização em todos os Aeródromos nacionais, de acordo com o Anexo 14 da ICAO.

139.10.5 Sinalização do ponto de verificação do VOR do Aeródromo

1. O operador deve assegurar que, sempre que um ponto de verificação do VOR é estabelecido num Aeródromo, o mesmo seja indicado por um sinal de ponto de verificação do VOR do Aeródromo.

2. A localização e características do ponto de verificação do VOR do Aeródromo, devem ser de acordo com as especificações constantes do anexo 14 da ICAO.

139.10.6. Sinalização da posição de estacionamento da aeronave

O operador deve colocar sinalização de estacionamento de aeronaves para as posições designadas para estacionamento numa placa de estacionamento pavimentada em conformidade com as especificações prescritas no Anexo 14 da ICAO.

139.10.7. Linhas de segurança da placa de estacionamento

O operador deve colocar linhas de segurança numa placa de estacionamento pavimentada, conforme exigido pelas condições da configuração da placa de estacionamento e instalações em terra, de acordo com as especificações prescritas no Anexo 14 da ICAO.

139.10.8. Posições de espera

1. O operador deve colocar sinalização nas posições de espera em todas as entradas para uma pista.

2. As sinalizações da posição de espera devem estar conforme com o prescrito no Anexo 14 da ICAO.

139.10.9. Sinais de instrução obrigatória

1. O operador deve colocar sinalização de instrução obrigatória por forma a identificar o local para onde uma aeronave ou veículo, não devem proceder, excepto quando autorizados pela torre de controlo do Aeródromo.

2. Os locais e as características da sinalização de instrução obrigatória, devem estar de acordo com as especificações previstas no Anexo 14 da ICAO.

139.10.10. Sinalização de informação

O operador deve colocar sinais para transmitir instruções e informações em local específico da área de movimento, para fornecer orientação e controlo da circulação na superfície, de acordo com as especificações previstas no Anexo 14 da ICAO.

139.10.11. Ajudas visuais para sinalização de obstáculos

O operador deve assegurar que, as ajudas visuais para indicar a presença de obstáculos, sejam frágeis e os localizados perto de uma pista ou caminho de circulação, sejam suficientemente baixos para preservar espaço livre para hélices e casca de motor da aeronave a jacto.

139.10.12. Obstáculos sinalizados ou iluminados

O operador deve assegurar que todos os obstáculos fixos que se estendem acima da superfície de limitação de obstáculo, sejam sinalizados e iluminados nos casos em que a pista seja usada durante a noite, em conformidade com as especificações previstas no Anexo 14 da ICAO.

139.10.13. Sinalização de áreas restritas

O operador deve assegurar que as áreas restritas, nomeadamente, pistas fechadas, caminhos de circulação, superfícies que não têm a função de suportar carga, áreas anteriores à soleira da pista e áreas fora de serviço, sejam sinalizadas de maneira a serem visíveis às aeronaves que operam no solo e no ar, em conformidade com as especificações previstas no Anexo 14 da ICAO.

Subparte XI – Serviços Operacionais do Aeródromo, Equipamento, Instalações e Infra-estruturas**139.11.1. Aplicabilidade**

Excepto indicação em contrário, esta subparte aplica-se a todas as categorias de Aeródromos.

139.11.2. Serviços de imigração, alfândegas e saúde nos Aeródromos

O operador, em consulta com o IACM deve informar as Autoridades responsáveis pela imigração, alfândega e saúde, sobre qualquer Aeródromo que é introduzido ou deixa de ser utilizável para aterragem ou partida de aeronaves, em conformidade com a legislação relativa à imigração, alfândega e saúde.

139.11.3. Abastecimento de combustíveis a aeronaves

1. O operador do Aeródromo não deve efectuar ou permitir o abastecimento de combustível para a aviação à instalação ou a partir dela, para uma aeronave, a menos que esteja provado que:

- a) A instalação é capaz de armazenar e fornecer o combustível, sem que o mesmo se torne impróprio para uso na aeronave;
- b) A instalação é sinalizada de forma adequada para o tipo e grau do combustível armazenado ou nos casos em que diferentes qualidades são armazenadas separadamente, que cada parte esteja devidamente sinalizada;
- c) No caso de fornecimento à instalação ou à parte da instalação a partir de um veículo ou navio, ao combustível deverá ter sido efectuada uma amostra e apurado o seu grau apropriado para essa instalação ou parte da instalação, consoante o caso e que o mesmo se apresente em condições de ser utilizado numa aeronave;
- d) Quando o combustível utilizado na aviação é fornecido a partir da instalação, o operador do Aeródromo deve verificar após a amostragem, de que o combustível tem qualidade e está em condições de ser utilizado numa aeronave.

2. O operador do Aeródromo deve definir os locais e as condições de segurança para o fornecimento de combustível à uma aeronave, em salvaguarda de pessoas ou bens em terra.

3. O operador do Aeródromo deve conservar um registo escrito da instalação de combustível de aviação.

4. O registo referido no subparágrafo anterior deve incluir:

- a) Indicação sobre o grau e a quantidade de combustível de aviação, a data e hora de entrega e a matrícula da aeronave;
- b) Indicação de todas as amostras colhidas do combustível e dos resultados dos testes dessas amostras; e
- c) Indicação sobre a manutenção e limpeza das instalações.

5. O operador de Aeródromo deve manter o registo da instalação de combustível de aviação escrito por um período de doze meses ou num prazo mais longo, nos termos fixados pelo IACM para determinado caso.

6. Quando parecer ao IACM ou à pessoa autorizada, que o combustível de aviação é susceptível de ser disponibilizado em violação do presente parágrafo, o IACM pode instruir ao operador do Aeródromo para não permitir que o combustível seja fornecido a partir da instalação até que a instrução seja revogada pelo IACM.

139.11.4. Plano de emergência do Aeródromo

1. O operador deve estabelecer um plano de emergência de Aeródromo.

2. O plano de emergência de Aeródromo deve:

- a) Ser compatível com as operações de aeronaves e actividades realizadas no Aeródromo; e
- b) Prever a coordenação das acções a tomar em caso de uma emergência que ocorra no Aeródromo ou nas suas proximidades.

3. Uma situação de emergência nos termos referido na alínea b) do subparágrafo (2) deve incluir emergência de aeronave, desastres naturais, sabotagem incluindo ameaças de bomba, sequestro de aeronaves, o efeito da manipulação inadequada, transporte, armazenamento de mercadorias perigosas e a ocorrência de incêndios.

4. O plano de emergência deve dispôr a coordenação com o centro de coordenação de crise, com o centro de coordenação de busca e salvamento, e a resposta e participação de todos os organismos cuja assistência é necessária, incluindo:

- a) No Aeródromo:
 - (i) O órgão de controlo do tráfego aéreo;
 - (ii) Os serviços de salvamento e combate ao incêndio;
 - (iii) A administração do Aeródromo;
 - (iv) Os serviços médicos e ambulância;
 - (v) Os operadores de aeronaves;
 - (vi) Os serviços de segurança;
 - (vii) A unidade policial do aeroporto;
- b) No exterior dos Aeródromos:
 - (i) O departamento de incêndio;
 - (ii) A polícia;
 - (iii) Os serviços médicos e ambulância;
 - (iv) Os hospitais;
 - (v) As forças armadas;
 - (vi) A patrulha do porto ou guarda costeira.

5. O plano de emergência deve incluir:

- a) Os tipos de emergência planeados;
- b) As instituições a envolver no plano;

- c) A responsabilidade e papel de cada instituição no centro de operações de emergência e o posto de comando para cada tipo de emergência;
- d) Os nomes e contactos dos escritórios e pessoas a contactar para cada tipo de emergência; e
- e) O mapa do Aeródromo e suas redondezas.

6. No desenvolvimento de um plano de emergência de Aeródromo, o operador deve tomar em consideração os princípios do factor humano para garantir resposta óptima para todas as entidades existentes que participam nas operações.

139.11.5. Comité do Plano de Emergência

1. Este parágrafo aplica-se aos Aeródromos nas categorias IV e III.

2. O operador deve formar um comité de plano de emergência para discutir, determinar e implementar medidas estabelecidas no referido plano.

3. As modalidades do plano de emergência devem ser compatíveis com o tamanho e o tipo de aeronaves que utilizam o Aeródromo.

139.11.6. Exercício de emergência do Aeródromo

1. O plano de emergência estabelecido nos termos do parágrafo 139.11.4 deve incluir procedimentos de controlo periódico da adequação do plano e de revisão dos resultados, de modo a melhorar a sua eficácia.

2. Sem prejuízo do previsto no subparágrafo 1, o plano deve ser testado através de:

- a) Exercícios de simulação de emergência em toda a escala, realizados de dois em dois anos;
- b) Exercícios anuais de simulação de emergência, para assegurar que qualquer irregularidade detectada durante o exercício completo de emergência, seja corrigida e revista após uma emergência efectiva;
- c) Exercícios de simulação de emergência de seis em seis meses; ou
- d) Exercícios de planos de contingência, de acordo com o Regulamento de Segurança (*Security*) de Aviação Civil.

3. O previsto neste parágrafo aplica-se aos Aeródromos nas categorias IV e III, quando exigido pelo IACM.

139.11.7. Centro de operações de emergência e posto de comando

1. O operador deve assegurar a existência de um centro fixo de operações de emergência e um posto de comando móvel, para uso durante uma emergência.

3. O previsto neste parágrafo é aplicável aos Aeródromos nas categorias IV e III, quando exigido pelo IACM.

139.11.8. Emergências em terrenos difíceis

1. No caso do Aeródromo estar localizado perto de um curso de água ou numa área pantanosa e quando uma parcela significativa das operações de aproximação ou descolagem ocorre ao longo dessa área, o plano de emergência estabelecido nos termos do parágrafo 139.9.4 deve incluir a pronta disponibilidade e coordenação com os serviços de salvamento especializados.

2. Para um Aeródromo localizado perto de um curso de água, área pantanosa ou terrenos difíceis, o plano de emergência de Aeródromo deve incluir o estabelecimento, testagem e avaliação, em intervalos regulares, de uma resposta predeterminada para serviços especializados de salvamento.

3. O previsto neste parágrafo aplica-se aos Aeródromos nas categorias IV e III, quando exigido pelo IACM.

139.11.9. Serviços de salvamento e combate ao incêndio

1. Para efeitos do presente parágrafo, os Aeródromos devem ser classificados de acordo com a Tabela 2.

2. O operador deve disponibilizar serviços de salvamento e de combate ao incêndio às instalações que sejam consentâneos com a categoria do Aeródromo, conforme especificado na Tabela 2.

3. Quando o Aeródromo estiver localizado perto de um curso de água, área pantanosa ou terreno difícil e quando uma parcela significativa das operações de aproximação ou descolagem ocorrerem sobre esse espaço, devem ser assegurados serviços de emergência especializados e dispositivos de combate a incêndios adequado ao risco.

4. O nível de protecção fornecido num Aeródromo para salvamento e combate a incêndio, deve ser adequado para a categoria de Aeródromo que será determinada segundo os princípios enunciados nos subparágrafos 5 e 6.

5. Para fins de salvamento do Aeródromo e serviços de combate a incêndio, a categoria de Aeródromo deve ser determinada usando a Tabela 2 e basear-se na aeronave mais longa que normalmente utiliza o Aeródromo e respectiva largura de fuselagem.

6. Sempre que, depois de se seleccionar a categoria adequada do Aeródromo ao comprimento total da aeronave mais longa, a fuselagem daquela aeronave for maior que a largura máxima prevista para essa categoria, na coluna 3 da Tabela 2, a categoria para essa aeronave será a seguinte:

Tabela 2 – Categoria do Aeródromo para efeitos de salvamento e combate ao incêndio

Categoria do Aeródromo	Comprimento total da aeronave	Largura máxima da fuselagem
1	0 Metros até mas sem incluir 9 metros	2 metros
2	9 Metros até mas sem incluir 12 metros	2 metros
3	12 Metros até mas sem incluir 18 metros	3 metros
4	18 Metros até mas sem incluir 24 metros	4 metros
5	24 Metros até mas sem incluir 28 metros	4 metros
6	28 Metros até mas sem incluir 39 metros	5 metros
7	39 Metros até mas sem incluir 49 metros	5 metros
8	49 Metros até mas sem incluir 61 metros	7 metros
9	61 Metros até mas sem incluir 76 metros	7 metros
10	76 Metros até mas sem incluir 90 metros	8 metros

7. As quantidades de água para a produção de espuma e os agentes complementares para o salvamento e veículos de combate a incêndio, devem ser de acordo com a categoria de Aeródromo determinada nos termos dos subparágrafos 4 e 5 e Tabela 3.

8. As quantidades de água para a produção de espuma podem ser substituídas como se segue:

- a) Para as categorias de Aeródromo um e dois, até cem por cento de água pode ser substituída por um agente complementar;
- b) Para as categorias de Aeródromo três a dez, onde é usado o nível A de satisfação de desempenho, até trinta por cento de água pode ser substituída por um agente complementar.

Tabela 3 – Quantidades mínimas usadas para agentes complementares

Categoria do Aeródromo (1)	Espuma de desempenho nível A		Espuma de desempenho nível B		Espuma de desempenho nível C		Agentes Complementares	
	Água (litros) (2)	Taxa de Descarga de Espuma por minuto (litros) (3)	Água (litros) (4)	Taxa de Descarga de Espuma por minuto (litros) (5)	Water (litre) (6)	Discharge rate Foam solution/minute (litres) (7)	Pó Químico Seco (DCP) (kg) (8)	Discharge Rate (Kg /second) (9)
1	350	350	230	230	160	160	45	2.25
2	1000	800	670	550	460	360	90	2.25
3	1800	1300	1200	900	820	630	135	2.25
4	3600	2600	2400	1800	1 700	1 100	135	2.25
5	8100	4500	5400	3000	3 900	2 200	180	2.25
6	11800	6000	7900	4000	5 800	2 900	225	2.25
7	18200	7900	12100	5300	8 800	3 800	225	2.25
8	27300	10800	18200	7200	12 800	5 100	450	4.5
9	36400	13500	24300	9000	17 100	6 300	450	4.5
10	48200	16600	32300	11200	22 800	7 900	450	4.5

9. As quantidades de água indicadas nas colunas 2 e 4 da Tabela 3, são baseadas no comprimento total médio da aeronave de uma determinada categoria e onde se esperam operações de aeronaves maiores que o tamanho médio, as quantidades de água devem ser recalculadas.

10. Qualquer outro agente complementar diferente de pó químico seco, que tem capacidade de combate a incêndio equivalente, poderá ser utilizado.

11. O objectivo operacional do salvamento e do serviço de combate a incêndio devem ser obtidos num tempo de resposta não superior a três minutos para todos os pontos de cada pista operacional, em condições de superfície e óptima visibilidade.

12. Todo o pessoal de salvamento e de combate a incêndios, deve ser adequadamente treinado, incluindo a formação em desempenho humano e coordenação de equipa, e participar em ensaios de salvamento ao vivo e de combate ao incêndio consentâneos com os tipos de aeronaves e equipamentos em uso no Aeródromo, incluindo incêndios alimentados por pressão de combustível..

13. O número mínimo de veículos disponíveis no Aeródromo para combate a incêndio e salvamento, deve ser o previsto na segunda coluna da categoria de Aeródromo na primeira coluna da Tabela 4 e corresponder ao desempenho de espuma constante da terceira coluna da Tabela 3.

Tabela 4 - Número mínimo de veículos de salvamento e combate ao incêndio

Categoria do serviço de combate ao incêndio	Número de veículos de salvamento e combate ao incêndio
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

139.11.10. Remoção de aeronaves com deficiência

1. O operador de Aeródromo deve ter disponível um plano para a remoção de aeronaves com deficiência da área de movimento ou numa área adjacente.

2. O plano para a remoção de aeronaves com deficiência, deve basear-se nas características do tipo de operações de aeronaves, e incluir:

- Uma lista de equipamentos e o pessoal disponível para o efeito;
- Preparação para a recepção de kits de equipamento de recuperação de aeronave de outros Aeródromos, onde for aplicável;
- O nome do coordenador designado para implementar o plano.

3. O plano previsto no presente subparágrafo deve incluir informações de procedimentos para a remoção de uma aeronave com deficiência da área de movimento ou de uma área adjacente.

4. Este parágrafo é aplicável aos Aeródromos nas categorias IV, III e II, a menos que especificado em contrário pelo IACM, na respectiva licença do Aeródromo.

139.11.11. Serviços de Gestão de Placa

1. O operador de Aeródromo deve prestar serviços de gestão de placa, num Aeródromo em que são prestados os serviços de tráfego aéreo.

2. Os serviços de gestão de placa instituídos nos termos do subparágrafo 1 devem ser prestados pelo operador do Aeródromo, órgão de serviço de tráfego aéreo do Aeródromo ou uma combinação destes, conforme especificado para cada categoria de Aeródromo, na Publicação de Informações Aeronáuticas (AIP) e na Circular de Informações Aeronáuticas (AIC);

3. Sujeito ao disposto no subparágrafo 2, quando a torre de controlo do Aeródromo não participa no serviço de gestão da placa, devem ser estabelecidos procedimentos para facilitar a transição ordenada de aeronaves entre o órgão de gestão de placa e a torre de controlo do Aeródromo;

4. O operador deve assegurar que sejam fornecidos meios de comunicação via rádio, sempre que um serviço de gestão de placa é estabelecido.

5. No caso de procedimentos de fraca visibilidade se encontrarem em curso, as pessoas e veículos que circulam na placa devem ser limitados ao mínimo indispensável.

6. Um veículo em emergência ou a responder a uma emergência, tem prioridade sobre todos os outros tráfegos de circulação em superfície e qualquer veículo a operar na placa deve dar prioridade ao veículo em emergência ou à aeronave que esteja prestes a descolar, ou que estiver a ser rebocado;

7. O posto de estacionamento de aeronave onde for prestado o serviço de gestão de placa, deve ser monitorado visualmente para assegurar que as distâncias livres recomendadas sejam garantidas relativamente à aeronave que esteja a usar o posto.

139.11.12. Manutenção de aeronaves em terra

O operador deve assegurar a disponibilidade de equipamentos de extinção de incêndio adequados, para garantir a intervenção inicial na eventualidade de um fogo de combustível, durante a manutenção de uma aeronave em terra, bem como garantir que haja meios de chamamento rápidos dos serviços de salvamento e combate ao incêndio, no caso de um incêndio ou de grande derramamento de combustível.

139.11.13. Operação de veículos no Aeródromo

1. Não é permitido operar um veículo na área de manobra num Aeródromo onde é prestado o serviço de tráfego aéreo, excepto quando autorizado pela torre de controlo do Aeródromo.

2. Não é permitido operar um veículo numa placa de estacionamento de um Aeródromo, excepto quando autorizado pelo operador.

3. Todo o veículo que opere sobre a área de movimento, deve possuir um farol giratório.

4. O condutor de um veículo na área de movimento deve cumprir todas as instruções e sinalizações transmitidas.

5. O condutor do veículo na área de manobra deve cumprir todas as instruções transmitidas pela torre de controlo do Aeródromo.

6. O condutor de um veículo na área de movimento, deve ser adequadamente treinado e certificado para as tarefas a serem executadas e ser detentor de uma autorização do operador.

8. O condutor de um veículo equipado de rádio deve:

- a) Estabelecer a comunicação satisfatória de rádio em dois sentidos com a torre de controlo de Aeródromo, antes de entrar para a área de manobra;
- b) Estabelecer comunicação satisfatória de rádio em dois sentidos com o serviço de gestão da placa, antes de entrar para a placa de estacionamento;
- c) Manter a escuta contínua na frequência atribuída, enquanto estiver na área de movimento.

139.11.14. Construção, instalação ou colocação de equipamento nas zonas operacionais

1. Excepto para efeito de navegação aérea, não é permitido construir, instalar ou colocar qualquer objecto ou equipamento numa faixa de pista, numa área final de segurança de pista, numa faixa de caminho de circulação, numa zona sem obstáculos ou dentro de qualquer distância determinada pelo IACM, quando a construção ou o equipamento possa pôr em perigo a segurança das aeronaves.

2. Sempre que qualquer equipamento ou instalação necessários para efeitos de navegação aérea, localizar-se numa parte da faixa da pista ou na área final de segurança da pista, numa faixa de caminho de circulação ou dentro das distâncias determinadas pelo IACM, devem ser observadas as normas especificadas pela ICAO.

3. A violação do disposto neste parágrafo está sujeita a penalização.

139.11.15. Vedação dos Aeródromos e instalações

1. O operador de um Aeródromo deve colocar uma vedação ou barreira adequada no Aeródromo:

- a) Para evitar a entrada para a área de movimento, de quaisquer animais susceptíveis de constituírem perigo para as operações de aeronave; e

b) Para impedir o acesso inadvertido ou premeditado de pessoas não autorizadas para uma área não pública do Aeródromo.

2. O operador deve fornecer meios de protecção adequados para o Aeródromo e impedir o acesso não autorizado em instalações terrestres essenciais para o funcionamento seguro das aeronaves.

3. A vedação ou barreira exigidas neste parágrafo, devem ser localizadas de forma a separar a área de movimento de outras zonas no Aeródromo que são vitais para a operação segura de aeronaves.

4. Sempre que for necessária uma maior segurança, deve ser provida em ambos os lados da cerca ou barreira, uma área livre de obstáculos para facilitar o trabalho de patrulha e tornar a invasão mais difícil, incluindo uma estrada ao longo do perímetro da vedação do Aeródromo, para a utilização do pessoal de manutenção e patrulhas de segurança.

5. O muro ou barreira referido no subparágrafo 1, devem ser iluminados a um nível mínimo essencial, devendo a iluminação ser localizada de tal forma que a área do solo do terreno de ambos os lados do muro ou barreira, particularmente nos pontos de acesso, seja iluminada.

139.11.16. Manutenção de programa de inspecção de segurança

1. O operador deve estabelecer e manter um programa de inspecção de segurança do Aeródromo.

2. O programa de inspecção de segurança deve:

- a) Fornecer procedimentos para garantir que o pessoal competente do Aeródromo o execute de forma eficiente; e
- b) Fornecer um sistema de denúncia para assegurar uma correcção imediata de condições de insegurança, detectadas durante qualquer inspecção.

139.11.17. Manutenção de programa de prevenção de incêndio

1. O operador deve estabelecer um programa de prevenção de incêndio com medidas preventivas contra eventuais incêndios no Aeródromo e outros edifícios do Aeródromo e identificar uma pessoa para manter o referido programa.

2. Se um Aeródromo não tiver bombeiros, o operador deve providenciar com a Autoridades do Governo local ou de qualquer outra, a manutenção de um programa de prevenção de incêndio para o Aeródromo e advertir o operador de quaisquer condições perigosas para correcção.

3. O operador deve assegurar que práticas inseguras que possam resultar em incêndio, não sejam executadas no Aeródromo ou nas suas proximidades.

4. Sem prejuízo do subparágrafo 3, as práticas inseguras executadas no Aeródromo durante a manutenção, devem ser comunicadas aos serviços de salvamento e combate ao incêndio, para permitir um alerta durante a execução das mesmas.

139.11.18. Acesso à área de movimento do Aeródromo

1. O operador deve limitar o acesso de qualquer veículo terrestre na zona de movimento para operações de Aeródromos e aeronaves;

2. O operador deve garantir que qualquer pessoa que opera um veículo terrestre na zona de movimento do Aeródromo, esteja familiarizada e em conformidade com as regras e procedimentos para a operação de veículos terrestres, de acordo com as normas prescritas pela ICAO;

3. O operador deve assegurar que uma pessoa que tenha acesso à área de movimento do Aeródromo, seja equipado com um colete reflexivo colorido, visível enquanto permanecer na área de movimento. Para efeitos do presente parágrafo, colete inclui um colete, banda, casaco, capacete e meias.

4. O operador deve:

- a) Fornecer procedimentos adequados para o acesso seguro e ordeiro ao Aeródromo e para as operações na área de manobra de veículos terrestres, quando um órgão de serviço de tráfego aéreo está em operação, a fim de assegurar que cada veículo terrestre a operar na área de manobra seja controlado por:
 - i. Comunicação via rádio entre o veículo e a unidade de serviço do tráfego aéreo;
 - ii. Uma comunicação acompanhante via rádio ou um veículo de escolta com medidas adequadas, incluindo sinais ou guardas para controlar o veículo, quando o mesmo não dispõe de um rádio;
- b) Adoptar medidas adequadas para garantir que os veículos terrestres que circulam na zona de manobras do Aeródromo, sejam controlados por sinais ou normas prescritas pelo IACM, nos casos em que um órgão de serviço de tráfego aéreo não esteja em funcionamento no Aeródromo;

*Subcapítulo XII – Manutenção do Aeródromo***139.12.1. Aplicabilidade**

1. Os parágrafos 139.12.2, 139.12.3, 139.12.4 e 139.12.5 aplicam-se aos Aeródromos nas categorias IV e III.
2. O parágrafo 139.12.6 aplica-se a todas as categorias de Aeródromos.

139.12.2. Programa de manutenção

1. Para manter uma instalação em condições que não alterem a segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea, o operador deve estabelecer no Aeródromo, um programa de manutenção, que inclua medidas de manutenção preventiva.
2. Para efeitos do presente subparágrafo, “medidas de manutenção preventiva”, são trabalhos de manutenção efectuados para evitar a falha ou degradação de uma instalação.

139.12.3. Manutenção de pavimentos

1. O operador deve a todo o momento assegurar que:

- a) A superfície do pavimento incluindo pistas, caminhos de circulação e placas de estacionamento estejam livres de quaisquer pedras soltas ou outros objectos que possam causar danos a estruturas de aeronaves ou motores ou afectar o funcionamento de sistemas de aeronaves;
- b) A superfície de uma pista seja mantida em condições que impedem a formação de irregularidades prejudiciais, tais como poças de água e superfícies rugosas;
- c) As medições de características de atrito da pista sejam efectuadas periodicamente com um dispositivo de fricção contínua, usando características de água própria;
- d) A acção de manutenção correctiva seja executada sempre que as características de fricção para a pista toda ou parte dela estiverem abaixo do nível de atrito mínimo prescrito ou a nível de planificação de manutenção mínima;
- e) Onde as características de drenagem de uma pista, ou parte dela são deficientes devido a declives ou depressões, as características de atrito da pista sejam avaliadas em condições naturais ou simuladas de chuva local, e que essa acção de manutenção correctiva seja tomada quando necessário;

- f) Onde um caminho de circulação é usado por aeronaves de motor de turbina, a superfície das ramificações do caminho de circulação seja mantida, a fim de estar livre de quaisquer pedras soltas ou outros objectos que possam ser ingeridos pelos motores de aeronaves;
- g) As superfícies das pistas pavimentadas, caminhos de circulação e placas de estacionamento, sejam mantidas em condições que fornecem características de bom atrito e fraca resistência ao rolamento;
- h) Qualquer água parada, lama, poeira, óleo, depósitos de borracha e outros contaminantes sejam removidos para evitar que sejam acumuladas substâncias prejudiciais às pistas, com prioridade para pistas, caminho de circulação, placas de estacionamento, raquetes e noutros domínios, naquela ordem.

2. O operador deve assegurar que a sobreposição de calçadas de pista seja efectuada de acordo com as normas prescritas pela ICAO, para garantir que as operações de aeronaves não experimentem baixa rampa.

139.12.4. Manutenção preventiva de ajudas visuais

1. O operador não deve operar o Aeródromo sem que um sistema de manutenção preventiva de auxílios visuais seja estabelecido.

2. O sistema de manutenção preventiva previsto no subparágrafo 1 deve incluir, se aplicado para categorias de pistas de aproximação por instrumentos de precisão, I e II:

- a) Inspeções visuais e medição em campo de intensidade, propagação do farol e orientação das luzes inclusas nos sistemas de iluminação de pista e aproximação;
- b) Controlo e medição das características eléctricas de cada circuito inclusos nos sistemas de aproximação e iluminação de pista; e
- c) Controlo do funcionamento correcto das configurações de intensidade de luz utilizadas pela unidade de controlo do tráfego aéreo.

3. As medições em campo de intensidade, propagação do feixe de luz e a orientação das luzes aplicáveis às categorias de pistas de aproximação por instrumentos de precisão, I e II devem ser realizadas pela medição de todas as luzes, tanto quanto possível para assegurar a conformidade das especificações, utilizando uma unidade móvel de medição de precisão suficiente para analisar as características das luzes individuais.

4. A frequência de medição das luzes deve ser efectuada pelo menos duas vezes por ano para categorias de pistas de aproximação por instrumentos de precisão I e II e pelo menos uma vez por ano para outras luzes.

139.12.5. Construção e manutenção em períodos de operações de pouca visibilidade

1. O operador deve assegurar que nenhuma actividade de construção ou manutenção seja efectuada na proximidade de sistemas eléctricos do Aeródromo a qualquer momento durante os períodos de operações com baixa visibilidade.

139.12.6. Obras no Aeródromo

1. O operador deve estabelecer procedimentos e precauções para garantir que as obras realizadas num Aeródromo não ponham em perigo a segurança de quaisquer operações de aeronaves.
2. Os procedimentos e precauções previstos no subparágrafo anterior devem satisfazer as normas prescritas pela ICAO.

Subparte XIII – Sistemas Eléctricos

139.13.1. Aplicabilidade

Esta subparte aplica-se a todas as categorias de Aeródromos.

139.13.2. Sistemas de alimentação de instalações de navegação aérea

1. O operador não deve operar um Aeródromo sem que sejam disponibilizados sistemas adequados de alimentação primária, para o funcionamento seguro dos serviços de navegação aérea e das instalações.

2. A concepção e fornecimento de sistemas de energia eléctrica dos meios visuais e ajudas de navegação via rádio, devem ser de tal forma que em caso de avaria do equipamento, o piloto não fique com orientações visuais e não visuais inadequadas ou informação enganosa.

3. Quando a alimentação secundária for necessária para os serviços de navegação aérea e instalações, o operador deve providenciar as conexões da fonte de energia eléctrica, a fim de garantir que as instalações sejam conectadas automaticamente à fonte de alimentação secundária, em caso de falha da fonte de alimentação principal.

4. O referido no subparágrafo anterior aplica-se à pistas que não requerem aproximação por instrumentos, excepto se uma fonte de alimentação secundária para ajudas visuais não poder ser disponibilizada, situação em que será fornecido um sistema de iluminação de emergência capaz de ser activada dentro de quinze minutos.

5. Num Aeródromo em que a pista principal não seja de aproximação por instrumentos de precisão, deve ser fornecida uma fonte de alimentação secundária capaz de cumprir com os requisitos do subparágrafo 3.

6. O operador deve fornecer as seguintes instalações do Aeródromo com fonte de alimentação secundária capaz de fornecer energia sempre que houver uma falha da fonte de alimentação principal:

- a) Lâmpada sinalizadora, o mínimo de iluminação e a energia necessária para permitir ao pessoal dos serviços de tráfego aéreo a realização das suas funções;
- b) Todas as luzes de obstáculo que, nos termos regulamentares são essenciais para garantir o funcionamento seguro das aeronaves;
- c) Iluminação de aproximação, pista e caminho de circulação;
- d) Equipamento meteorológico;
- e) Iluminação essencial de segurança, se houver;
- f) Equipamento essencial e instalações para as agências de emergência do Aeródromo;
- g) Iluminação sobre alagamento numa determinada placa de estacionamento da aeronave, se houver; e
- h) Iluminação das áreas da placa destinadas ao uso dos passageiros.

7. O tempo máximo de comutação entre a falha da fonte primária de energia e a fonte secundária de energia para os serviços referidos no subparágrafo 6 é o indicado na Tabela 5.

Tabela 5 – Requisitos de fonte de energia secundária

Tipo de Pista	Meios de iluminação que carecem de alimentação	Tempo máximo de comutação
Sem instrumentos	Indicadores de inclinação de aproximação visual ^a	15 segundos
	Borda da pista ^b	15 segundos
	threshold da pista ^b	15 segundos
	Final da pista ^b	15 segundos
	Obstáculo ^a	15 segundos
Aproximação com instrumentos de precisão	Sistema de iluminação de aproximação	15 segundos
	Indicadores de inclinação de aproximação visual ^{a,d}	15 segundos
	Borda da pista ^d	15 segundos
	threshold da pista ^d	15 segundos
	Final da pista	15 segundos
Aproximação com instrumentos de precisão categoria I	Obstáculo ^a	15 segundos
	Sistema de iluminação de aproximação	15 segundos
	Indicadores de inclinação de aproximação visual ^{a,d}	15 segundos
	Borda da pista ^d	15 segundos
	threshold da pista ^d	15 segundos
Aproximação com instrumentos de precisão categoria II/III	Final da pista	15 segundos
	Obstáculo ^a	15 segundos
	300 M interiores do sistema de iluminação de aproximação	1 segundo
	Outras partes do sistema de iluminação de aproximação	15 segundos
	Obstáculo ^a	15 segundos
	Borda da pista	15 segundos
	Threshold da pista	1 segundo
	Final da pista	1 segundo
	Eixo da pista	1 segundo
	Zona de contacto com o solo da pista	1 segundo
	Barras de paragem	1 segundo
	Caminho de circulação essencial	15 segundos

Tipo de Pista	Meios de iluminação que carecem de alimentação	Tempo máximo de comutação
Pista para descolagem com condições de alcance visual não inferiores a 800 m	Borda da pista	15 segundos
	Final da pista	1 segundo
	Eixo da pista	1 segundo
	Barras de paragem	1 segundo
	Caminho de circulação essencial ^a	15 segundos
	Obstáculo ^a	15 segundos
<i>Nota;</i> <i>a. Fornecido com alimentação secundária quando o seu funcionamento é essencial para a segurança da operação de voo.</i> <i>c. Um segundo onde não houver iluminação na linha central da pista.</i> <i>d. Um segundo onde as aproximações estão em terreno perigoso ou com precipícios.</i>		

8. Para efeitos do presente Regulamento, tempo de comutação significa o tempo necessário para a real intensidade de uma luz medida numa determinada direcção, baixar de cinquenta por cento e recuperar a cinquenta por cento durante uma comutação de fornecimento de energia, quando a luz estiver a ser operada à uma intensidades igual ou superior a vinte e cinco por cento.

Subparte XIV - Informação a Ser Relatada para Serviços de Informação Aeronáutica.

139.14.1. Aplicabilidade

Esta subparte aplica-se a todas as categorias de Aeródromos.

139.14.2. Informações a disponibilizar aos utentes dos Aeródromos

1. O operador deve assegurar que todas as informações relativas ao Aeródromo e suas instalações, necessárias para a realização de voos, estejam disponíveis aos utentes do Aeródromo.

2. O operador é responsável por notificar os Serviços de Informação Aeronáutica de quaisquer erros e omissões da informação aeronáutica de importância operacional, publicada na Publicação de Informações Aeronáuticas (AIP), na Circular de Informações Aeronáuticas (AIC) ou no Aviso aos Aeronáuticos (NOTAM) e de quaisquer alterações pendentes em Aeródromo ou nas suas instalações, susceptíveis de afectar tais dados.

3. O operador deve fornecer informações para a orientação dos pilotos e operadores, relativos a:

- Trabalhos de construção ou manutenção em áreas de manobra ou adjacente a estas;
- Zonas com irregularidades na área de manobras;
- As condições da superfície da pista quando afectadas por água, humidade, possas de água ou alagamento, conforme for o caso;
- Aeronaves estacionadas ou outros objectos em, ou adjacente ao caminhos de circulação;
- A presença de outros perigos temporários;
- Falha ou operação irregular de qualquer parte do sistema de iluminação do Aeródromo ou da alimentação principal ou secundária do Aeródromo;
- Falha, operação irregular e alterações ao estado operacional de aproximação electrónica e de ajuda à navegação ou instalação de comunicação aeronáutica;
- Falha e alterações no sistema de observador do alcance visual de pista; e
- Qualquer outra informação de importância operacional.

139.14.3. Acção necessária para ocorrências de importância operacional que não implique ajudas electrónicas e meios de comunicação

1. No caso de ocorrência ou previsão de qualquer uma das seguintes condições, o operador deve tomar medidas imediatas para alterar as informações contidas na Publicação de Informação

Aeronáutica (AIP) e sempre que necessário, promulgar a alteração através de Aviso aos Aeronáuticos (NOTAM):

- Alterações na disponibilidade de área de manobra e alterações na pista declarada à distância; excepto quando os aumentos das distâncias declaradas só poderem ser efectuados com a aprovação do IACM;
- Alterações significativas na iluminação do Aeródromo e de outras ajudas visuais;
- Presença ou a remoção de obstruções temporárias para operação de aeronaves na área de manobra;
- Presença de matérias perigosas à navegação aérea;
- Interrupção, retorno ao serviço, ou grandes alterações aos meios de salvamento e serviços de combate ao incêndio disponíveis; excepto no caso em que as alterações permanentes de salvamento de combate ao incêndio promulgadas só possam ser efectuadas com a aprovação do IACM;
- Falha ou retorno ao funcionamento dos faróis de perigo e das luzes de obstrução em ou nas proximidades de Aeródromo;
- Colocação ou remoção de obstáculos à navegação aérea e colocação ou remoção de obstáculos significativos na descolagem, ascensão ou áreas de aproximação;
- Exibições aéreas, corridas aéreas, saltos em pára-quedas ou qualquer actividade não comum de aviação;
- Qualquer outra informação de importância operacional.

139.14.4. Acção necessária para ocorrências que afectam meios electrónicos e de comunicação

O operador ou pessoa responsável por um serviço de navegação deve dar início à acção de Aviso aos Aeronáuticos (NOTAM), nos casos de uma alteração ou um complemento à Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) ou Circular de Informação Aeronáutica (AIC) directamente aos Serviços de Informação Aeronáutica:

- Para o estabelecimento ou a supressão de meios electrónicos de ajuda à navegação; e
- Para alterações na regularidade ou fiabilidade de operação de qualquer meio electrónico para navegação ou instalação de comunicação aeronáutica aérea.

139.14.5. Comunicação de dados aeronáuticos

1. O operador deve fornecer ao IACM para promulgação, dados aeronáuticos precisos conforme especificado pela ICAO.

2. O operador deve determinar e comunicar dados aeronáuticos relacionados com o Aeródromo, em conformidade com os requisitos de precisão e integridade prescritos, tendo em conta os procedimentos estabelecidos no sistema de qualidade.

3. Os requisitos de precisão de dados aeronáuticos devem basear-se a um nível de confiança de noventa e cinco por cento e, neste sentido, três tipos de dados posicionais, nomeadamente, pontos pesquisados, pontos calculados e declarados devem ser identificados.

4. São aplicáveis os seguintes níveis de integridade de dados e classificação:

- a) Dados críticos, integridade de nível 1×10^{-8} : quando existe alta probabilidade, de que ao usar dados críticos corrompidos, a continuidade da segurança de voo e aterragem da aeronave poderão estar em grave risco com potencial de catástrofe;
- b) Dados essenciais, integridade nível 1×10^{-5} : quando existe uma baixa probabilidade de que ao usar dados essenciais corrompidos, a continuidade da segurança de voo e aterragem da aeronave poderão estar em grave risco com potencial de catástrofe;
- c) Dados de rotina, integridade nível 1×10^{-3} : quando existe uma probabilidade muito baixa de que ao usar dados essenciais corrompidos, a continuidade da segurança de voo e aterragem da aeronave poderão estar em grave risco com potencial de catástrofe.

Subparte XV - Isenções

139.15.1. Aplicabilidade

Esta subparte aplica-se a todas as categorias de Aeródromos.

139.15.2. Pedido de isenção

1. Qualquer operador de Aeródromo pode requerer ao IACM que lhe seja concedida uma isenção em relação a qualquer uma das disposições previstas neste regulamento.

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

3. O pedido de isenção deve conter:

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

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

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

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

139.15.3. Análise Inicial pelo IACM

1. O IACM deve analisar o pedido de isenção, com precisão e em conformidade com os requisitos estabelecidos no parágrafo 139.15.2.

2. No caso do IACM consideram que o pedido de isenção satisfaz os requisitos previstos neste regulamento, e que o mesmo justifica uma revisão de mérito ao regulamentado, deve notificar o requerente e publicar no jornal diário local de grande circulação, o resumo detalhado do pedido, para comentário público num prazo especificado sobre o qual os comentários devem ser enviados ao IACM para as devidas considerações.

139.15.4. Avaliação do pedido de isenção

1. O IACM deve proceder à avaliação do pedido após a avaliação inicial, nos termos do parágrafo 130.15.3 para determinar:

- a) Se a proposta do requerente fornece um nível de segurança equivalente ao estabelecido;
- b) Se a concessão da isenção não viola as normas aplicáveis;
- c) Se o pedido deve ser concedido ou indeferido e se concedido, quaisquer condições ou limitações que possam fazer parte da isenção.

2. O IACM deve informar por escrito ao requerente e fornecer uma informação detalhada sobre a avaliação efectuada e a decisão de concessão ou indeferimento do pedido de isenção.

3. No caso de concessão da isenção, a informação referida no subparágrafo anterior deve especificar o período da sua duração bem como quaisquer condições ou limitações à mesma.

4. Se a isenção afectar uma população significativa do sector de aviação na República de Moçambique, o IACM deve publicar uma Circular de Informação Aeronáutica (AIC).

Subparte XVI – Contravenções

139.16.1. Aplicabilidade

Esta subparte aplica-se a todas as categorias de Aeródromos, quando exigido nos termos do presente Regulamento.

139.16.2. Contravenções

A violação das disposições do presente Regulamento constitui contravenção punível com multa ou sanção a serem estabelecidas em regulamento específico.

139.16.3 Contravenções muito graves

Para efeitos do presente Regulamento, constitui contravenção aeronáutica civil muito grave:

- a) A aceitação de tráfego, bem como a exploração de um aeródromo sem a competente licença ou certificado, ou em violação dos termos do tal certificado;
- b) A exploração de aeródromo sem instalações adequadas, equipamento e as facilidades requeridas ou quando estes não estejam de acordo com a categoria do aeródromo;
- c) A exploração de um aeródromo sem pessoal devidamente habilitado para a prestação dos serviços exigidos;
- d) A inexistência no aeródromo de procedimentos e equipamento mínimo de salvamento e de combate ao incêndio, quando exigido, nos termos previstos neste Regulamento e no Anexo 14 à Convenção de Chicago;
- e) A exploração de um aeródromo sem o sistema de energia eléctrica de emergência compatível com o tipo de operações pretendidas;

- f) A inexistência no aeródromo de mecanismos de controlo de acesso às zonas restritas de segurança e outras zonas do lado ar;
- g) A realização de obras de construção, modificação ou reabilitação do aeródromo sem a aprovação prévia do projecto pelo IACM;
- h) A utilização no aeródromo de procedimentos de aproximação e de partida por instrumentos não aprovados pelo IACM;
- i) A não remoção das áreas operacionais de qualquer objecto estranho susceptível de constituir obstáculo ou qualquer outra situação que potencialmente possa pôr em risco a segurança operacional;
- j) A falta de comunicação atempada ao IACM, dos acidentes e incidentes verificados no aeródromo;
- k) A falta de sinalização e iluminação de obstáculos;
- l) A falta de comunicação de informação nos termos exigidos neste Regulamento;
- m) A violação das suspensões e limitações que lhe tenham sido impostas pelo IACM;
- n) A falta de estabelecimento de um sistema de gestão de segurança, plano de gestão emergência, manual do aeródromo e do plano de gestão ambiental do aeródromo devidamente aprovados pelo IACM;
- o) A recusa ou impedimento do acesso às instalações ou equipamento dos inspectores do IACM devidamente identificados;
- p) O não cumprimento das acções correctivas propostas pelo IACM no âmbito da actividade inspectiva;
- q) O não estabelecimento do seguro do aeródromo nos termos requerido neste Regulamento;
- r) A circulação de veículos na área do aeródromo;
- s) O mnuseamento de objectos ou produtos perigosos ou inflamáveis sem a observância dos requisitos aplicáveis.

139.16.4 Contravenções graves

Constitue contravenção aeronáutica civil grave:

- a) A inexistência ou não observância do programa de manutenção de aeródromo;
- b) A não comunicação ao IACM da alteração dos elementos constantes do certificado;
- c) A inexistência no aeródromo de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operação a efectuar;
- d) A inexistência no aeródromo, quando aplicável, de serviços de informação aeronáutica de apoio;
- e) A falta de realização pelo operador de aeródromo de inspecções e auditorias interna que demonstrem o cumprimento das normas de segurança;
- f) A inexistência de avisos e dispositivos de sinalização nos termos previstos no presente Regulamento;
- g) A cobrança de taxas não aprovadas ou homologadas pelo IACM;
- h) A utilização de aeródromos militares por aeronaves civis sem a devida autorização das autoridades competentes.

139.16.5 Contravenções leves

Constitue contravenção aeronáutica civil leve:

- a) A inexistência no aeródromo de registo de dados estatísticos de tráfego devidamente organizados;
- b) A violação dos prazos estabelecidos no presente Regulamento;

- c) O incumprimento das directivas, circulares e demais determinações ou orientações emanadas pelo IACM.

Subparte XVII – Miscelâneas

139.17.1. Aplicabilidade

Esta subparte aplica-se a todas as categorias de Aeródromos.

139.17.2. Mudança de nome

1. O titular de uma licença ou certificado de Aeródromo pode solicitar ao IACM a alteração do nome do Aeródromo.
2. O pedido de alteração deve ser acompanhado da:
 - a) Licença ou certificado em vigor; e
 - b) Sentença judicial, certidão de registo comercial ou qualquer outro documento legal de mudança de nome.

139.17.3. Mudança de endereço

1. O titular de uma licença ou certificado, deve informar ao IACM sobre:
 - a) A mudança do endereço físico, quinze dias antes da sua alteração; e
 - b) O novo endereço para correspondência, após a mudança.
2. O IACM pode suspender a licença ou certificado, quando o seu titular não informar a mudança do endereço físico dentro do período especificado.

139.18.4. Uso abusivo de licenças, certificados e registos

1. Não é permitido:

- a) Usar uma licença, certificado, aprovação, autorização, isenção ou qualquer outro documento emitido ou exigido ao abrigo do presente regulamento que seja forjado, falsificado, revogado ou suspenso, ou sem ser titular dos mesmos.
- b) Falsificar ou alterar uma licença, certificado, aprovação, autorização, isenção ou qualquer outro documento emitido ou exigido nos termos do presente Regulamento;
- c) Ceder a qualquer pessoa uma licença, certificado, aprovação, autorização, isenção ou qualquer outro documento emitido ou exigido ao abrigo deste Regulamento;
- d) Adoptar qualquer comportamento como falsa representação para efeitos de aquisição para si mesmo, ou qualquer outra pessoa, a concessão, prorrogação ou alteração de uma licença, certificado, aprovação, autorização ou isenção ou outro documento.

2. Não é permitido durante o período para o qual é concedido uma licença, certificado, aprovação, autorização, isenção ou qualquer outro documento emitido ao abrigo deste Regulamento:

- a) Danificar, falsificar, tornar ilegível ou destruir qualquer registo nele efectuado;
- b) Fazer adquirir conscientemente, ou ajudar na tomada de decisões de qualquer registo falso;
- c) Omitir dolosamente o registo.

3. O registo referido neste Regulamento, deve ser efectuado com material permanente e indelével.

139.17.5. Substituição de documentos

O titular de uma licença ou certificado que pretenda a sua substituição, deve requerer por escrito ao IACM.

139.17.6. Taxas de utilização aeronáutica

1. Serão publicadas pelo IACM as taxas a cobrar relativamente à:

- a) Emissão, validação, renovação, prorrogação ou alteração de qualquer licença, certificado ou qualquer outro documento, incluindo uma cópia de qualquer um desses;
- b) Realização de qualquer exame, teste, inspecção ou inquérito;
- c) Concessão de qualquer autorização ou aprovação necessária, para efeitos do disposto neste Regulamento.

2. Sempre que for apresentado um pedido para o qual uma taxa é exigível nos termos do disposto no presente subparágrafo, o requerente deve antes do processamento do pedido, pagar a taxa devida.

3. As taxas pagas não são reembolsáveis em caso de cancelamento indeferimento do pedido.

139.17.7. Condições operacionais do Aeródromo

1. Não é permitido operar um Aeródromo licenciado ou certificado ao abrigo deste Regulamento, salvo se as instalações e características estiverem efectivamente relacionadas e satisfaçam os requisitos da aeronave para a qual o Aeródromo visa operar.

139.17.8. Normas para características físicas

Ninguém deve operar um Aeródromo, salvo se as suas características físicas se conformarem com os padrões prescritos pela ICAO e com a aprovação do IACM.

139.17.9. Uso dos terrenos situados nas proximidades do Aeródromo

1. O operador deve propor ao IACM, as zonas de servidões aeronáuticas em conformidade com as normas da ICAO para homologação e publicação.

2. O operador é responsável pelo controlo das zonas de servidões aeronáuticas aprovadas.

3. Todas as actividades de superfície realizadas nas zonas de servidões aeronáuticas devem estar aprovadas pelo IACM.

139.17.10. Estudos aeronáuticos

1. Para qualquer alteração das características físicas, técnicas e operacionais do Aeródromo, o operador deve realizar estudos aeronáuticos, considerando todos os factores relevantes, incluindo o volume de tráfego, mistura e distribuição, tempo, o papel do Aeródromo, o Aeródromo e a configuração do espaço aéreo, actividade de superfície e os requisitos de eficiência dos operadores.

2. Quando um Aeródromo não satisfazer as condições das normas prescritas, o IACM pode, após avaliação de estudos aeronáuticos, determinar as condições e procedimentos necessários para assegurar um nível de segurança equivalente ao estabelecido pelas normas da ICAO.

139.17.11. Desvios

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

139.17.12. Inspeção de segurança e auditoria

O IACM deve:

- a) Efectuar inspecções de segurança e auditorias necessárias para efeitos de verificação da validade de um pedido de construção e operação de um Aeródromo;
- b) Efectuar inspecções de segurança ou auditorias a quaisquer documentos e registos de um operador, que forem necessárias para determinar a conformidade com os requisitos apropriados, conforme prescrito no presente Regulamento.

139.17.13. Obrigação de segurar o Aeródromo

1. Não é permitido operar um Aeródromo sem que seja estabelecido um contrato de seguro de responsabilidade civil em relação a perdas e danos causados a pessoas, bens ou propriedades no Aeródromo.

2. A apólice de seguro deve:

- a) Conter os dados prescritos pelo IACM; e
- b) Ser a cópia enviada ao IACM.

3. A licença ou certificado não serão renovados ou alterados nos termos previstos neste Regulamento, no caso de caducidade da apólice de seguro.

139.17.14 Condições para utilização de Aeródromos militares

1. A utilização pontual ou permanente de Aeródromos militares por aeronaves civis está sujeita às condições estabelecidas no protocolo a celebrar entre o operador e as Autoridades militares.

2. A utilização permanente de Aeródromos militares por aeronaves civis carece de aprovação pelo IACM, devendo os procedimentos de licenciamento, certificação e inspecção do Aeródromo, incluindo as infra-estruturas, serviços, equipamentos, sistemas, pessoal e procedimentos, ser estabelecidos por protocolo a celebrar entre as entidades referidas no subparágrafo anterior.

3. Excluem-se do disposto nos subparágrafos anteriores, as operações que envolvam aeronaves do Estado ou ao seu serviço e as aeronaves em situações de emergência.

139.17.15 Casos Omissos

Os casos omissos serão resolvidos recorrendo às normas do Anexo 14 da ICAO.

139.17.16 Revogação

É revogada a primeira edição do MOZCAR parte 139 publicada pelo Diploma Ministerial n.º 117/2011, de 3 de Maio.

139.16. 17 Entrada em vigor

O presente Regulamento entra em vigor na data da sua publicação.