Segunda - feira, 05 de Agosto de 2019

Número 70
II SÉRIE

SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

DIÁRIO DA

SUMÁRIO

MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS, RECURSOS NATURAIS E AMBIENTE

Instituto Nacional de Aviação Civil

Deliberação n.º 01/2018/CA/INAC
Aprova os seguintes regulamentos de Aviação Civil

RACSTP Parte 21 – Aeronavegabilidade.

RACSTP Parte 36 – Normas Ambientes de Aeronaves.

RACSTP Parte 43 – Requisitos Gerais de Manutenção.

RACSTP Parte 47 – Registo de Aeronaves.

RACSTP Parte 92 – Transporte de Mercadorias Perigosas por Via Aérea.

MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS, RECURSOS NATURAIS E AMBIENTE

Instituto Nacional de Aviação Civil

Deliberação n.º 01/2018/CA/INAC

Ao abrigo do disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 13.º dos Estatutos do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), aprovados pelo Decreto-lei n.º 44/98 de 23 de Dezembro conjugado com o previsto no artigo 3.º do anexo ao Decreto n.º 38/2011 de 16 de Novembro que aprovou o regulamento sobre a elaboração, emissão, emenda e aprovação dos regulamentos de aviação civil, o Conselho de Administração do INAC delibera o seguinte:

Artigo 1.º
Aprovação

São aprovados os seguintes regulamentos:

a) RACSTP Parte 21 – Aeronavegabilidade

b) RACSTP Parte 36 – Normas Ambientes de Aeronaves

c) RACSTP Parte 43 – Requisitos Gerais de Manutenção

d) RACSTP Parte 47 – Registo de Aeronaves

e) RACSTP Parte 92 – Transporte de Mercadorias Perigosas por Via Aérea.

Artigo 2.º
Revogação

São revogados os seguintes regulamentos:

a) RACSTP Parte 5 – Navegabilidade, de 15 de Junho de 2012

b) RACSTP Parte 4 – Matrícula e Mercadorias Perigosas pelo titular do COA

c) RACSTP Parte 9 – Subparte 9.F Gestão de Mercadorias Perigosas pelo titular do COA

Artigo 3.º
Entrada em vigor

A presente deliberação entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Instituto Nacional de Aviação Civil em São Tomé, aos 21 dias do mês de Novembro de 2018.- O Presidente do Conselho de Administração, *Eneias Graça Sousa S. Santo.*

RACSTP Parte 21 – AERONAVEGABILIDADE

Subparte 21. A - Geral

21.A.100 Objectivo

a) Esta Parte define os requisitos que regulam a emissão do certificado de Aceitação de Tipo, certificado de aeronavegabilidade, licença de voo e certificado de aeronavegabilidade para exportação. Abrange, igualmente, os requisitos relativos à emissão de documentos de projecto, certificação, modificação e reparação de aeronaves, e dos seus motores, hélices e equipamentos para permitir a sua utilização em aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe e ainda a documentação para a exportação dessas aeronaves.

b) Os requisitos desta Parte são os meios pelos quais o operador ou a organização aprovada podem demonstrar à Autoridade o cumprimento das suas obrigações em matéria de operação e manutenção de aeronaves ou o seu direito de ser titular de um certificado, uma licença ou aprovação ou o direito do titular de exercer os privilégios do certificado, da licença ou da aprovação.

c) A Autoridade referida nesta Parte é o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC).

21.A.105 Aplicabilidade

Esta parte aplica-se a todas as aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe, suas peças e equipamentos, e a todas as pessoas que sejam proprietárias ou que operem, mantenham ou estejam envolvidas na gestão da aeronavegabilidade permanente dessas aeronaves, peças e equipamentos.

21.A.110 Responsabilidades do Estado de Registo

a) O proprietário ou, quando locada, o locatário de uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe deve notificar a Autoridade de qualquer condição insegura conhecida, em conformidade com as disposições contidas na Parte 13 dos RACSTP.

b) Se a experiência em serviço revelar que alterações ao certificado-tipo ou ao certificado de aceitação de tipo podem contribuir para a segurança da aeronave, a Autoridade irá:

1. Notificar o Estado da certificação de tipo da aeronave;

2. Após receber o relatório de alteração do Estado da certificação de tipo, introduzir as alterações apropriadas no certificado de aceitação de tipo;

3. Após a aprovação de uma alteração ao projecto ou de um requisito de inspecção pelo Estado do projecto, promulgar os dados que suportam tais alterações como um requisito obrigatório para todos os operadores das aeronaves desse tipo registadas em São Tomé e Príncipe.

21.A.115 Definições

Os seguintes termos têm o significado específico nesta parte. Os termos não incluídos nesta subsecção e não definidos na Parte 1 ou na legislação aplicável têm o mesmo significado utilizado nos anexos à Convenção:

Aeronavegável. O estado de uma aeronave, motor, hélice ou peça quando está em conformidade com o seu projecto aprovado e em condições de operação em segurança.

Certificado-tipo. Um documento emitido por um Estado Contratante para definir o projecto de um tipo de aeronave, motor ou hélice e certificar que este projecto cumpre os requisitos apropriados de aeronavegabilidade desse Estado.

Projecto-tipo. O conjunto de dados e informação necessários para definir um tipo de aeronave, motor ou hélice com a finalidade de determinar a aeronavegabilidade.

Prova satisfatória. Um conjunto de documentos ou actividades que um Estado Contratante aceita como suficiente para mostrar o cumprimento de um requisito de aeronavegabilidade.

Reparação. A restauração de um produto aeronáutico à condição de aeronavegabilidade, tal como definida pelos requisitos apropriados de aeronavegabilidade.

Requisitos apropriados de aeronavegabilidade. Os códigos de aeronavegabilidade abrangentes e detalhados estabelecidos, adoptados ou aceites por um Estado Contratante para a classe de aeronave, motor ou hélice em consideração.

21.A.120 Acrónimos e abreviaturas

Os seguintes acrónimos e abreviaturas são usados nesta Parte:

a) CDL – Lista de Desvios da Configuração;

b) PMA – Aprovação de Fabricante de Peças (Parts Manufacturer Approval);

c) MCTOM – Massa Máxima Certificada à Descolagem;

d) MMEL – Lista de Equipamento Mínimo de Referência;

e) NAA – Autoridade nacional de aviação civil de um Estado Contratante;

f) RACSTP – Regulamentos de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe;

g) STC – Certificado-tipo suplementar

h) TC – Certificado-tipo

21.A.125 Regras de transição

1. Um certificado de navegabilidade emitido pela Autoridade de acordo com a Parte 5 – Aeronavegabilidade dos RACSTP em data anterior à entrada em vigor desta Parte continua em vigor até à sua data de caducidade.

2. O proprietário ou operador de aeronave titular de um certificado de aeronavegabilidade emitido pela Autoridade em data anterior à entrada em vigor desta Parte deve assegurar o cumprimento dos requisitos relativos à emissão do Certificado de Aceitação de Tipo no prazo de 6 meses após a data de publicação desta Parte.

Subparte 21.B – Certificado de Aceitação de Tipo

21.B.100 Objectivo

Esta Subparte detalha os requisitos que regulam a emissão do certificado de aceitação de tipo de

aeronaves completas. O certificado de aceitação de tipo concedido pela Autoridade confirma a aceitação de um modelo específico ao titular do certificado-tipo e constitui um pré-requisito para a emissão do certificado de matrícula e do certificado de aeronavegabilidade a uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe.

21.B.105 Aplicabilidade

Salvo indicação em contrário, as normas de aeronavegabilidade prescritas na presente subparte aplicam-se a todas as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade emitido pela Autoridade.

21.B.110 Pedido do Certificado

O requerente de um certificado de aceitação de tipo de um tipo de aeronave deve submeter à Autoridade um pedido escrito, no formulário especificado e contendo as seguintes informações:

a) O nome e o endereço do requerente;

b) Detalhes completos da aeronave e do certificado-tipo do qual se requer a aceitação;

c) Qualquer outra informação requerida na presente subparte.

21.B.115 Emissão do Certificado

a) O certificado de aceitação de tipo de um tipo de aeronave é emitido quando:

1. O requerente demonstra o cumprimento dos requisitos de certificação aplicáveis das subsecções 21.B.130 e 21.B.135 de uma forma aceitável para a Autoridade;

2. A concessão do certificado não prejudica a segurança da aviação.

b) O certificado de aceitação de tipo pode ser concedido a um tipo de aeronave, a um modelo ou a uma série ou a uma gama limitada de números de série de uma aeronave.

21.B.120 Condições de Aeronavegabilidade

a) O cumprimento das instruções adicionais de aeronavegabilidade permanente emitidas pelo Estado da certificação de tipo para melhorar a aeronavegabilidade da aeronave constitui uma condição para a aceitação do tipo.

b) Podem ser prescritas condições especiais suplementares para a aeronave a fim de estabelecer um nível de segurança equivalente aos padrões de aeronavegabilidade do projecto especificados na subsecção 21.B.135 se a Autoridade determinar que tais padrões não contêm níveis de segurança apropriados ou adequados, porque:

1. A aeronave possui características de projecto inéditas ou pouco comuns em relação às práticas de projecto em que se baseiam os requisitos de aeronavegabilidade do projecto aplicáveis; ou

2. A utilização prevista da aeronave não é convencional.

21.B.125 Validade do Certificado

O certificado de aceitação de tipo permanece válido até à sua suspensão ou revogação, se:

a) O certificado-tipo do projecto-tipo identificado em conformidade com a subsecção 21.B.135 a)

1. E referido no certificado de aceitação de tipo é mantido válido;

b) O titular do certificado-tipo continua a fornecer à Autoridade a informação de suporte à aeronavegabilidade permanente das aeronaves abrangidas pelo certificado de aceitação de tipo.

21.B.130 Requisitos de aeronavegabilidade para a aceitação de tipo

O requerente do certificado de aceitação de tipo para um tipo de aeronave deve fornecer à Autoridade provas de que:

a) O tipo de aeronave satisfaz os padrões de aeronavegabilidade de projecto aplicáveis em vigor na data indicada no certificado-tipo estrangeiro ou documento equivalente, a menos que a Autoridade especifique outra data;

b) O tipo de aeronave satisfaz quaisquer condições especiais impostas ao abrigo da certificação de tipo estrangeira ou prescritas pela Autoridade nos termos da subsecção 21.B.120 b); ou

c) Quaisquer requisitos de aeronavegabilidade das alíneas a) ou b) que não tenham sido respeitados são compensados por factores que garantam um nível de segurança equivalente;

d) Nenhum aspecto ou característica do tipo de aeronave torna essa aeronave insegura para a utilização pretendida.

21.B.135 Requisitos de dados para a aceitação de tipo

a) O requerente do certificado de aceitação de tipo para um tipo de aeronave deve fornecer à Autoridade provas de que:

1. O projecto-tipo foi aprovado pela Administração Federal da Aviação (FAA) dos Estados Unidos, da Transporte Canadá ou da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) através da emissão de um certificado-tipo;

2. O certificado-tipo continua a ser considerado válido pela autoridade de aeronavegabilidade do Estado emissor;

3. A aeronave cumpre com os requisitos da Parte 36 dos RACSTP.

b) A pedido, o requerente deve facultar à Autoridade:

1. O manual de manutenção ou instruções de aeronavegabilidade permanente para a aeronave; e

2. Todas a informação de serviço e suas alterações emitidas pelos titulares dos certificados-tipo da aeronave, do motor e da hélice da aeronave;

3. O manual de voo da aeronave, a MMEL, CDL e o manual de massa e centragem, conforme aplicável;

4. Quaisquer outros dados de certificação operacionais aplicáveis.

Subparte 21.C – Alterações ao Projecto

21.C.100 Objectivo

a) A presente Subparte detalha os requisitos de aprovação de modificações e reparações.

b) A aprovação para a aplicação de uma alteração ao projecto pela Autoridade é um processo único que se baseia na aceitação do processo de certificação efectuada por uma das NAAs especificadas na subsecção 21.B.135 a) (1.. O processo de aprovação de uma alteração é, por conseguinte, o mesmo, independentemente do facto de a alteração ser classificada como PEQUENA ou GRANDE pela NAA aplicável.

c) O requerente da aprovação de uma alteração ao projecto deve fornecer à Autoridade todos os dados de suporte necessários.

21.C.105 Processo de aprovação de alterações ao projecto

a) O requerente da aprovação de uma alteração ao projecto de aeronave deve demonstrar à Autoridade que a alteração:

1. Foi certificada, aprovada ou aceite pela NAA especificada na subsecção 21.B.135 a) (1. que emitiu o certificado-tipo identificado no certificado de aceitação de tipo, na base do qual o certificado de aeronavegabilidade da aeronave foi emitido; ou

2. Foi certificada, aprovada ou aceite por uma NAA especificada na subsecção 21.B.135 a) (1. que não é o Estado de emissão do certificado-tipo, identificado no certificado de aceitação de tipo, com base no qual o certificado de aeronavegabilidade da aeronave foi emitido e foi declarada conforme com as normas de certificação de tipo aplicáveis identificadas no certificado de aceitação de tipo da aeronave por uma entidade de projecto ou indivíduo devidamente aprovados; ou

3. Com base em acordo bilateral, foi certificada, aprovada ou aceite pela NAA especificada na subsecção 21.B.135 a) (1. que emitiu o certificado-tipo, identificado no certificado de aceitação de tipo, com base no qual o certificado de aeronavegabilidade da aeronave foi emitido; ou

4. Com base em acordo bilateral foi certificada, aprovada ou aceite por uma NAA especificada na subsecção 21.B.135 a) (1., que não é o Estado emissor do certificado-tipo, identificado no certificado de aceitação de tipo, com base no qual o certificado de aeronavegabilidade da aeronave foi emitido, e foi declarada conforme com as normas de certificação de tipo aplicáveis identificadas no certificado de aceitação de tipo da aeronave por uma entidade de projecto ou indivíduo devidamente aprovados.

b) O requerente da aprovação de uma alteração deve fornecer as seguintes informações de forma aceitável à Autoridade:

1. Provas técnicas suficientes que demonstram que a norma de certificação da alteração cumpre com o certificado de aceitação de tipo com base no qual o certificado de aeronavegabilidade foi emitido, ou provas técnicas suficientes que permitem estabelecer o cumprimento com a base da certificação de tipo da aeronave;

2. Documentação adequada e dados comprovativos de suporte à alteração;

3. Provas técnicas suficientes da aplicabilidade da alteração à aeronave;

4. Uma declaração de interoperabilidade e de compatibilidade com a situação actual de modificações e reparações da aeronave emitida por uma entidade ou pessoa aceitável para a Autoridade;

5. Informação de aeronavegabilidade permanente relativa à modificação ou reparação e a sua integração no programa de manutenção;

6. Quando for feita referência a um acordo bilateral com uma NAA não especificada na subsecção 21.B.135 a) (1., informação suficiente e referência específica que identifique a cláusula do acordo que permite a aprovação ou aceitação da alteração ao projecto.

21.C.110 Responsabilidade pela aeronavegabilidade permanente

a) A entidade a quem a aprovação da alteração ao projecto foi emitida deve assumir a responsabilidade pela aeronavegabilidade permanente requerida com relação à alteração.

b) Todas as questões relativas à aeronavegabilidade permanente, incluindo as iniciadas por uma alteração ao projecto, devem sem comunicadas à Autoridade e à entidade responsável pelo projecto.

21.C.115 Aceitação de alterações ao projecto pela emissão do Certificado de Aeronavegabilidade

a) Quando uma aeronave é transferida pela primeira vez para o registo de São Tomé e Príncipe não é necessária a aprovação individual de cada alteração ao projecto incorporada nessa aeronave. Todas as alterações ao projecto podem, por conseguinte, ser aceites através da emissão do certificado de aeronavegabilidade a essa aeronave, se:

1. A alteração ao projecto se encontra registada nos registos de manutenção da aeronave aquando da emissão inicial do certificado de aeronavegabilidade;

2. Há evidências de que a alteração ao projecto satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis;

3. O documento de transferência ou o certificado de aeronavegabilidade para exportação engloba todas essas alterações ao projecto incorporadas na aeronave.

b) A aceitação de uma alteração ao projecto nos termos da alínea a) aplica-se apenas à alteração incorporada na aeronave específica à qual tenha sido emitido o certificado de aeronavegabilidade.

21.C.120 Boletins de Serviço

Uma alteração ao projecto abrangida pela emissão de um boletim de serviço, ou de um documento equivalente, emitido pelo titular do certificado-tipo é considerada como aprovada pela Autoridade, se:

a) A alteração ao projecto foi aprovada por uma NAA especificada na subsecção 21.B.135 a) (1. de acordo com as normas de certificação de tipo aplicáveis identificadas no certificado de aceitação de tipo da aeronave;

b) Existem provas técnicas suficientes de interoperabilidade e compatibilidade com a situação de modificações e reparações aplicadas na aeronave;

c) A informação de aeronavegabilidade permanente relativa às modificações e reparações encontra-se disponível e integrada no programa de manutenção da aeronave.

Subparte 21.E - Certificado de Aeronavegabilidade

21.E.100 Objectivo

Esta Subparte define os requisitos que regulam a certificação de aeronavegabilidade de aeronaves.

21.E.105 Normas de Certificação

a) Os certificados de aeronavegabilidade emitidos ao abrigo da presente Subparte baseiam-se nas normas de aeronavegabilidade do certificado de aceitação de tipo aplicável.

b) O certificado de aeronavegabilidade emitido ao abrigo da presente Subparte pode conter condições e limitações operacionais.

c) O manual de voo da aeronave aprovado pelo Estado da certificação de tipo está associado ao certificado de aeronavegabilidade e dele faz parte.

21.E.110 Pedido de certificado de aeronavegabilidade

a) O requerente do certificado de aeronavegabilidade deve fornecer à Autoridade provas satisfatórias de que:

1. A aeronave está em conformidade com o certificado de aceitação de tipo aplicável emitido nos termos da Subparte B;

2. Todas as modificações e reparações aplicadas na aeronave estão em conformidade com as alterações ao projecto, conforme requerido pela Subparte C;

3. A aeronave cumpre com todas as directivas de aeronavegabilidade aplicáveis de cumprimento requerido nos termos da Subparte 21.R, Secção 21.R.300;

4. A aeronave dispõe de um manual de voo, suplementos e apêndices, apropriado, que se encontra actualizado para o tipo e modelo, de tabuletas ou outros documentos que indiquem as limitações aprovadas dentro das quais a aeronave é considerada aeronavegável conforme definido pelos requisitos apropriados de aeronavegabilidade e quaisquer instruções e informações adicionais necessárias para a operação segura da aeronave;

5. A manutenção da aeronave está em dia e os registos de aeronavegabilidade permanente estão completos e actualizados e são mantidos em conformidade com a Secção 21.R.400 e com Subparte B da Parte 43;

6. Quer:

i) A aeronave dispõe de um certificado de aeronavegabilidade para exportação válido, ou um documento equivalente, emitido por uma NAA especificada na Subsecção 21.B.135 a) (1.; ou

(ii) a aeronave dispõe de um certificado de aeronavegabilidade para exportação válido, ou um documento equivalente, emitido por uma NAA diferente das identificadas na Subsecção 21.B.135 a) (1., o qual lista os eventuais desvios das normas da certificação de tipo da FAA, da Transporte Canadá ou da EASA, consoante o caso, juntamente com a verificação de conformidade com a norma de certificação de tipo aplicável emitida por uma entidade ou pessoa aprovada ou aceite;

7. A aeronave encontra-se devidamente registada em São Tomé e Príncipe e exibe as marcas de nacionalidade e matrícula em conformidade com a Parte 47;

8. A aeronave e os seus componentes estão identificados pelos meios especificados nas normas do projecto-tipo ou aceitáveis para a Autoridade;

9. A aeronave foi submetida a uma inspecção de manutenção, aceitável para a Autoridade, que se baseia em:

(i) uma inspecção de rotina de acordo com o programa de manutenção do fabricante; ou

(ii) uma inspecção programada de acordo com o programa de manutenção de um operador aéreo certificado por um Estado Contratante da ICAO; ou

(iii) uma inspecção equivalente aceitável para a Autoridade;

(iv) uma inspecção de transição para um programa de manutenção aprovado pela Autoridade e realizada de forma aceitável para a Autoridade;

10. A aeronave está, ou foi, pesada para a emissão do certificado de aeronavegabilidade da forma e, posteriormente, nos intervalos prescritos na Secção 21.R.500;

11. Todos os voos de ensaio exigidos pela Autoridade foram realizados e avaliados quanto a aceitabilidade.

b) O requerente deve disponibilizar a aeronave e apresentar os registos para inspecção num local ou locais aceitáveis para a Autoridade.

c) O requerente deve preencher e apresentar à Autoridade o relatório sobre a situação de aeronavegabilidade da aeronave de forma aceitável para a Autoridade.

21.E.115 Emissão do Certificado de Aeronavegabilidade

a) O requerente tem direito ao certificado de aeronavegabilidade quando demonstra à Autoridade que:

1. A aeronave cumpre com os requisitos do certificado de aceitação de tipo pertinente;

2. O requerente cumpre os requisitos aplicáveis da presente Subparte de uma forma aceitável para a Autoridade;

3. A emissão do certificado não prejudica a segurança da aviação;

4. Os resultados de quaisquer inspecções realizadas pela Autoridade são satisfatórios.

b) O certificado de aeronavegabilidade é emitido na língua Portuguesa e Inglesa no formato definido no Apêndice A à presente Parte.

21.E.120 Revalidação do Certificado de Aeronavegabilidade

a) O requerente da revalidação do certificado de aeronavegabilidade deve fornecer evidências de que a aeronave continua a satisfazer os requisitos aplicáveis desta Parte de uma forma aceitável para a Autoridade.

b) Se o pedido de revalidação do certificado de aeronavegabilidade for efectuado dentro do período de 60 dias antes da data de caducidade do certificado, o certificado de aeronavegabilidade pode ser revalidado a partir da data de caducidade, sujeito ao cumprimento de todos os requisitos de revalidação e às circunstâncias do pedido.

c) Se o pedido de revalidação do certificado de aeronavegabilidade for efectuado a mais de 60 dias antes da data de caducidade do certificado, ou se as avaliações necessárias continuarem para além da data de validade, o certificado é reemitido a partir da data em que todos os requisitos forem atendidos.

21.E.125 Validade do Certificado de Aeronavegabilidade

a) O certificado de aeronavegabilidade é válido pelo período máximo de doze meses a contar da data de emissão ou de reemissão, excepto se for suspenso ou revogado, nas seguintes condições:

1. A aeronave permanece registada em São Tomé e Príncipe;

2. O certificado de aceitação de tipo continua em vigor;

3. A aeronave é mantida em conformidade com o programa de manutenção aprovado aplicável, os requisitos adicionais de aeronavegabilidade e os requisitos apropriados especificados nas Secções 21.R.300 e 21.R.400;

4. A aeronave não sofreu danos para além dos limites especificados nos dados aprovados;

5. A aeronave é mantida de acordo com as instruções de aeronavegabilidade permanente promulgadas pelo Estado da certificação de tipo para melhorar a aeronavegabilidade, conforme requerido na Subsecção 21.B.120a);

6. A aeronave, incluindo os seus equipamentos, equipamento de emergência e equipamento operacional, é mantida em condições de aeronavegabilidade.

b) O titular de um certificado de aeronavegabilidade revogado ou suspenso deve devolver imediatamente o certificado à Autoridade.

Subparte 21.K- Materiais, Peças e Equipamentos

21.K.100 Objectivo

Esta subparte define os requisitos para a aceitação de materiais, peças e equipamentos.

21.K.105 Substituição e modificação de peças e equipamentos

A substituição ou a alteração ao projecto de uma peça ou equipamento novo ou usado a ser instalado numa aeronave registada em São Tomé e Príncipe deve ser efectuada de acordo com as normas de certificação do certificado de aceitação de tipo e certificado-tipo suplementar aplicáveis, e:

a) Ser suportada por um certificado de conformidade autorizado e internacionalmente aceite emitido por uma organização aprovada por uma NAA indicada na Subsecção 21.B.135 a) (1.; ou

b) Apenas quando se trata de peças e equipamentos novos, ser suportada por um certificado de conformidade de uma NAA não identificada na Subsecção 21.B.135 a) (1., quando sujeita aos termos de um acordo bilateral vigente que abranja tais matérias com um NAA da certificação de tipo indicada na Subsecção 21.B.135 a) (1..

21.K.110 Materiais

Os materiais a serem utilizados na reparação, substituição e alteração ao projecto de uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe devem ser:

a) De uma especificação especificada nos dados aprovados;

b) Conformes com relação aos critérios do titular do certificado-tipo;

c) Obtidos de um fornecedor aprovado e acompanhados de um certificado de conformidade acreditado.

21.K.115 Aprovação de Fabricante de Peças (PMA)

As peças PMA podem ser aceites para a alteração ou como peças de reposição para instalação em aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe, se:

a) A peça PMA não é um "componente crítico". ou

b) A peça PMA está de acordo com os dados de projecto obtidos do titular do certificado-tipo ou certificado-tipo suplementar sob licença; ou

c) O titular da PMA é o titular de um STC que incorpora a peça PMA.

Subparte 21.L- Certificado de aeronavegabilidade para exportação

21.L.100 Objectivo

Esta Subparte define:

a) Os requisitos para a emissão do certificado de aeronavegabilidade para exportação;

b) As responsabilidades do titular do certificado de aeronavegabilidade param exportação.

21.L.105 Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação

a) O certificado de aeronavegabilidade para exportação emitido ao abrigo da presente Subparte é emitido em Língua Inglesa de acordo com o formato definido no Apêndice B.

b) A emissão do certificado de aeronavegabilidade para exportação não autoriza a aeronave a voar.

Nota: Até notificação em contrário a Autoridade apenas emite certificados de aeronavegabilidade para exportação para produtos de Classe I.

21.L.110 Desvios ao Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação

Desde que o requerente do certificado de aeronavegabilidade para exportação forneça uma declaração escrita da NAA do Estado que importa a aeronave, em conformidade com a alínea b) da Subsecção 21.L.125, o certificado de aeronavegabilidade para exportação pode ser emitido com desvios listando:

a) Os requisitos da presente Subparte que não foram satisfeitos;

b) Todas as diferenças de configuração entre a aeronave exportada e a aeronave do tipo aceite.

21.L.115 Elegibilidade do requerente

O requerente do certificado de aeronavegabilidade para exportação deve ser o proprietário da aeronave ou uma pessoa autorizada pelo proprietário.

21.L.120 Pedido do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação

a) O requerente do certificado de aeronavegabilidade para exportação deve fornecer à Autoridade provas satisfatórias dos seguintes elementos:

1. O nome e o endereço do requerente;

2. A aeronave está conforme com o projecto-tipo aceitável para o Estado de importação;

3. O Estado de importação aceita formalmente todos os desvios às normas de certificação a listar no certificado;

4. A aeronave possui, ou pode ser elegível à emissão do certificado de aeronavegabilidade nos termos da Subparte E desta Parte;

5. A aeronave dispõe de um manual de voo adequado ao tipo e modelo;

6. Foi emitido o certificado de ruído aplicável em conformidade com a Parte 36;

7. Foi produzido o relatório de massa e centragem, com um plano de carregamento, quando aplicável;

8. A aeronave foi submetida a uma inspecção de manutenção de rotina de acordo com o programa de manutenção aprovado, ou uma inspecção equivalente aceitável para a Autoridade;

9. Todos os voos de ensaio requeridos pela Autoridade foram realizados e o manobramento e os sistemas de aeronave estão em conformidade com o manual de voo aprovado;

10. As directivas de aeronavegabilidade aplicáveis foram cumpridas;

11. As cadernetas de registo, os registos de modificações e reparações, e outros registos históricos requeridos de suporte à aeronavegabilidade permanente da aeronave estão completos e actualizados;

12. A descrição dos métodos utilizados, incluindo a duração da eficácia do método, para a preservação e acondicionamento da aeronave para a proteger contra a corrosão e danos durante o translado ou a armazenagem;

13. Os detalhes de todas as instruções especiais de inspecção, manutenção e operação da aeronave;

14. Documentação de suporte aos eventuais desvios às disposições da presente Subparte;

15. As informações adicionais relativas à aeronave e ao requerente requeridas pela Autoridade.

b) O requerente deve assegurar que são registados na caderneta técnica da aeronave todos os transponders programados com o código atribuído por São Tomé e Príncipe, na pendência da atribuição de novo código pelo novo Estado de registo.

c) O requerente deve assegurar que é registado na caderneta técnica da aeronave cada transmissor localizador de emergência codificado registado

em São Tomé e Príncipe, enquanto se aguarda a reinscrição pelo novo Estado de registo.

d) O requerente deve disponibilizar a aeronave e os dados associados para as inspecções exigidas pela Autoridade.

21.L.125 Emissão do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação

O requerente do certificado de aeronavegabilidade para exportação deve fornecer à Autoridade provas de que:

a) Cumpre os requisitos aplicáveis da presente Subparte de forma aceitável para a Autoridade; e

b) A emissão do certificado não prejudica a segurança da aviação.

21.L.130 Validade do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação

O certificado de aeronavegabilidade para exportação emitido ao abrigo da presente Subparte é válido à data da emissão, mas compete ao Estado que importa a aeronave determinar o período durante o qual aceita esse certificado como válido.

Subparte 21.M - Reparações

21.M.100 Objectivo

Esta Subparte define os requisitos de aprovação do projecto e registos de reparações.

21.M.105 Reparações

a) Uma reparação que não esteja coberta por dados de manutenção aprovados já existentes deve ser projectada e sujeita a aprovação como uma alteração ao projecto em conformidade com a Subparte C desta Parte.

b) Um esquema de reparação aprovado de um titular de certificado-tipo é considerado como dados de manutenção aprovados e, por conseguinte, não requer uma nova aprovação pela Autoridade.

c) A pessoa que aplica o esquema de reparação do titular do certificado-tipo deve assegurar que:

1. Há provas técnicas suficientes de interoperabilidade e de compatibilidade com a situação prevalecente de projecto-tipo e de reparação da aeronave;

2. Toda a informação de aeronavegabilidade permanente relativa à reparação está disponível e integrada no programa de manutenção.

21.M.110 Requisitos de aeronavegabilidade permanente

a) Uma reparação efectuada e que, por definição do projecto, requer inspecção ou trabalhos adicionais subsequentes deve ser registada nos registos da aeronave de forma aceitável para a Autoridade.

b) Todos os requisitos de aeronavegabilidade permanente relativos a uma reparação efectuada devem ser integrados no programa de manutenção aprovado da aeronave.

c) Os detalhes das reparações realizadas e das instruções de aeronavegabilidade permanente devem ser registados em conformidade com a Secção 21.R.400.

Subparte 21.P - Emissão e Revalidação de Licenças de Voo

21.P.100 Objectivo

Esta Subparte define os requisitos de emissão e revalidação de licenças de voo.

21.P.105 Aplicabilidade

Sujeito às disposições da Subsecção 21.P.110, a licença de voo pode ser emitida nas seguintes circunstâncias:

a) Ao operador ou proprietário de uma aeronave cujo certificado de aeronavegabilidade não esteja em vigor, caso em que é denominada de autorização especial de voo; ou

b) Ao proprietário de uma aeronave de MCTOM inferior a 800 kg:

1. Que não se qualifica para a emissão de um certificado de aeronavegabilidade, tal como especificado na Subparte E da presente Parte;

2. Sempre que a aeronave ou o projecto da aeronave tenha sido previamente certificada para voo por um NAA identificada na Subsecção 21.B.135a)(1..

21.P.110 Âmbito da Licença de Voo

a) Com relação a 21.P.105 a), a autorização especial de voo é emitida a uma aeronave que não satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, mas é capaz de efectuar voo seguro nas condições definidas e para as seguintes finalidades ou similares:

a) Voos associados à aprovação de uma modificação ou reparação; ou

b) Voos de entrega ou de exportação; ou

c) Evacuação da aeronave de zonas de perigo iminente; ou

d) Voos com peso superior à MCTOM para além do alcance normal sobre água ou sobre terreno onde não haja instalações apropriadas de aterragem ou de abastecimento de combustível;

e) Voos de translado para manutenção.

f) Voos necessários à emissão ou revalidação do Certificado de Aeronavegabilidade.

b) Com relação a 21.P.105 b), a Licença de Voo 'permanente' é emitida a uma aeronave utilizada em actividades de voo não comercial.

21.P.115 Pedido de Autorização Especial de Voo

O pedido de Autorização Especial de Voo deve ser apresentado no formulário e do modo definido pela Autoridade, com a indicação de, pelo menos, o seguinte:

a) A marca, modelo, número de série e marcas de matrícula da aeronave;

b) O objectivo do voo;

c) O itinerário proposto;

d) Os detalhes relativos à tripulação necessária para operar a aeronave;

e) Detalhes relativos aos requisitos aplicáveis de aeronavegabilidade que não estão cumpridos;

f) Qualquer restrição que o requerente considere necessária para uma operação segura da aeronave;

g) Qualquer outra informação adicional exigida pela Autoridade com a finalidade de prescrever limitações operacionais;

h) O comprovativo do pagamento da taxa aplicável.

21.P.120 Emissão de Licença de Voo

a) O operador de aeronave ou o proprietário, consoante o caso, é responsável por demonstrar que uma aeronave está apta para o voo antes da emissão da licença de voo.

b) No relativo à Subsecção 21.P.105a), uma autorização especial de voo, que constitui uma licença de voo «temporária», é concedida ao operador ou proprietário da aeronave, se:

1. O operador ou proprietário fornece justificação técnica suficiente, através dos serviços de uma entidade ou pessoa autorizada pela Autoridade, com relação ao voo ou viagem pretendida;

2. O operador ou o proprietário esgotaram todas as tentativas razoáveis de cumprir os requisitos que permitiriam que a aeronave pudesse voar com o certificado de aeronavegabilidade em vigor.

c) No relativo à Subsecção 21.P.105b), uma licença de voo «permanente» é concedida para a operação da aeronave dentro de São Tomé e Príncipe sujeito a que o pedido contenha, a contento da Autoridade:

1. Uma descrição da aeronave com cópias de certificações anteriores concedidas; e

2. Detalhes dos arranjos de manutenção propostos;

3. Detalhes da experiência e qualificações da pessoa que vai emitir a certificação de conformidade de manutenção e o certificado de aptidão para o voo.

Nota: Este processo é separado do processo da licença "temporária" de voo.

d) A licença de voo é emitida no formato definido no Apêndice C à presente Parte.

21.P.125 Validade da Licença de Voo

a) A licença de voo emitida de acordo com a Subsecção 21.P.105a) é válida pelo período mínimo necessário para efectuar o número de viagens previsto.

b) A licença de voo emitida de acordo com a Subsecção 21.P.105 b) é válida pelo período especificado pela Autoridade, não superior a 12 meses.

21.P.130 Revalidação da Licença de Voo

A licença de voo 'permanente' pode ser revalidada desde que a avaliação efectuada satisfaça a Autoridade de que a aeronave continua a cumprir os requisitos de emissão da licença.

21.P.135 Condições e Limitações da Licença de Voo

a) A Autoridade pode recusar o pedido de licença de voo por razões de segurança ou impor condições e limitações operacionais com relação à rota ou voo proposto.

b) O titular deve cumprir as condições especificadas pela Autoridade na licença de voo.

c) Independentemente de quaisquer condições ou limitações adicionais impostas pela Autoridade, as condições e limitações descritas na N.I. 21.P.135 aplicam-se a todas as autorizações especiais de voo.

21.P.140 Arranjos de Manutenção

a) Para a emissão de uma licença de voo 'permanente' o proprietário ou operador da aeronave deve assegurar que são estabelecidos arranjos de manutenção adequados, a contento da Autoridade.

b) Os requisitos da Parte 145, para as organizações de manutenção, e da Parte 43, Subparte D para pessoas autorizadas, devem ser cumpridos conforme apropriado.

21.P.145 Certificado de Aptidão para o Voo

a) Para a emissão da autorização especial de voo a aeronave deve ser inspeccionada e reparada ao ponto necessário para garantir o voo seguro.

b) Um certificado de aptidão para o voo, com validade por um período especificado, deve ser assinado por uma pessoa ou organização autorizada pela Autoridade, contendo a seguinte declaração ou similar: "Confirmo que a documentação da aeronave foi satisfatoriamente analisada pela(o) organização/indivíduo autorizado (número de aprovação/autorização.). Certifico, ainda, que todas as acções de manutenção aplicáveis, incluindo as exigidas pelas condições relativas à autorização especial de voo, foram efectuadas em conformidade com os requisitos da Parte 43 dos RACSTP. A aeronave é, portanto, considerada apta para o voo nas condições e com as restrições identificadas. Este certificado é válido a partir de... (data).... até.... (data).... (assinatura da pessoa autorizada, número de autorização, data).»

c) A validade do certificado de aptidão para o voo não deve exceder 14 dias.

Subparte 21.Q — Identificação de Aeronaves, Peças e equipamentos

21.Q.100 Objectivo

Esta Subparte define os requisitos que regulam a identificação de:

a) Aeronaves, motores de aeronaves e hélices;

b) Suas peças e componentes;

c) Peças sujeitas a alterações ao projecto.

21.Q.105 Alteração ou substituição da informação de identificação

Qualquer alteração ou substituição da informação de identificação dos itens referidos em 21.Q.100 só pode ser realizada de acordo com os dados de alteração do projecto aprovados pela Autoridade.

Subparte 21.R - Aeronavegabilidade Permanente

21.R.100 GERAL

21.R.100 Objectivo

Este Subparte define os requisitos que regem a aeronavegabilidade permanente das aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe às quais foram emitidos certificados de aeronavegabilidade nos termos da Subparte E e de qualquer produto aeronáutico associado a essas aeronaves.

21.R.200 Gestão da Aeronavegabilidade Permanente

21.R.201 Pessoal de Gestão

a) Excepto conforme previsto no parágrafo b), o proprietário ou, quando locada, o locatário de uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe deve designar uma pessoa aceitável para a Autoridade para assegurar que são estabelecidos arranjos adequados para a gestão da aeronavegabilidade permanente nos termos desta Parte.

b) O titular do certificado de operador aéreo deve designar um titular dentro da sua organização, de acordo com os requisitos da Parte 9, responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente das aeronaves do operador, tal como exigido por essa Parte.

21.R.205 Responsabilidades de Gestão

O pessoal identificado na Subsecção 21.R.201 é responsável por assegurar que o certificado de aeronavegabilidade continua válido, porque:

a) A aeronave, incluindo a sua estrutura, os motores, hélices, equipamentos, equipamento de emergência e equipamento operacional, é mantida em condições de aeronavegabilidade;

b) Toda a manutenção programada é efectuada de acordo com o programa de manutenção aprovado pela Autoridade;

c) Encontra-se estabelecidos arranjos de manutenção contratada apropriados aceitáveis para a Autoridade;

d) A manutenção da aeronave apenas é certificada de acordo com os requisitos da Parte 43;

e) Todos os defeitos e inoperatividades são rectificados ou diferidos de acordo com a Parte 8, Subsecção 8.10. B. 25 a) antes do voo ou, conforme permitido pela Subsecção 8.10. B. 25 b), são rectificados, reparados ou, quando os dados aprovados assim prevêem, o equipamento ou instrumento é removido na, ou antes da, próxima inspecção requerida pelo programa de manutenção aprovado; e

1. Conforme aplicável para as aeronaves sujeitas a análise de fiabilidade, é efectuada uma verificação da fiabilidade funcional dos sistemas de aeronave associados para garantir que a base de certificação da MEL/CDL não é comprometida;

2. Os defeitos repetitivos são identificados e controlados de acordo com os procedimentos aprovados do manual de controle de manutenção;

3. São estabelecidos procedimentos para a notificação das limitações da MEL/CDL à tripulação de voo;

4. São estabelecidos procedimentos para o controlo subsequente dos intervalos de rectificação exigidos;

f) Os requisitos de aeronavegabilidade obrigatórios aplicáveis são cumpridos no prazo fixado; e

g) Para todas as aeronaves a turbina:

1. Existem disposições adequadas, aceitáveis para a Autoridade, para a recepção de toda a informação de aeronavegabilidade permanente pertinente publicada pela organização do projecto-tipo para as aeronaves e todas as grandes alterações ao projecto incorporadas;

2. Existem disposições adequadas, aceitáveis para a Autoridade, para a monitorização e avaliação da experiência operacional e de manutenção relativa à aeronavegabilidade permanente;

3. Todas as avaliações técnicas e de fiabilidade exigidas são efectuadas e os relatórios de

situação de aeronavegabilidade das aeronaves continuam a ser feitos em conformidade com arranjos aceitáveis para a Autoridade;

4. Os dados de aeronavegabilidade permanente aplicáveis são revistos para a determinação das acções necessárias a serem tomadas e os registos dessas revisões são mantidos;

h) As reparações são efectuadas e aprovadas em conformidade com a Subparte M de modo a que, sempre que possível, não imponham requisitos de aeronavegabilidade permanente adicionais;

(i) As modificações são incorporadas e aprovadas em conformidade com a Subparte C e os requisitos de aeronavegabilidade permanente resultantes são incorporados no programa de manutenção das aeronaves;

j) São estabelecidos arranjos adequados, aceitáveis para a Autoridade, para o desenvolvimento regular do programa de manutenção, a fim de assegurar a efectividade da aeronavegabilidade permanente das aeronaves abrangidas;

k) Todos os dados de aeronavegabilidade permanente aplicáveis são disponibilizados aos intervenientes na manutenção das aeronaves;

l) Os procedimentos prescritos no manual de controlo de manutenção aplicável são seguidos; e

(m) Todos os procedimentos de despacho técnico para operações especiais aprovados pela Autoridade são seguidos;

(n) Para as aeronaves com sistemas que utilizem *software* carregável em linha e dados para bases de dados carregáveis em linha, são estabelecidos procedimentos aceitáveis para a Autoridade para garantir que:

1. Os carregamentos de software carregável em linha são realizados de acordo com os requisitos de aprovação da Subparte C;

2. Os dados das bases de dados carregáveis em linha são controlados e transferidos de acordo com as instruções do fabricante do equipamento;

(p) os registos de aeronavegabilidade permanente são mantidos em conformidade com a Subparte D;

(p) o reporte de ocorrências é realizado de acordo com os requisitos da Parte 13 e as investigações apropriadas são empreendidas para proteger a aeronave própria e a de outrem, sendo que os registos de tais investigações e quaisquer acções tomadas devem ser reportados conforme requerido na Parte 13;

(q) quando aplicável, existem procedimentos apropriados aceitáveis para a Autoridade para o controlo da locação de aeronaves, produtos e componentes;

(r) são mantidos registos de massa e centragem actualizados que reflectem a configuração aprovada da aeronave;

(s) são estabelecidos arranjos para a coordenação técnica com as organizações de projeto-tipo, operadores e organizações de manutenção aplicáveis para tratar todas as questões de aeronavegabilidade tais como falhas, avarias, defeitos, todos os relatórios exigidos de tarefas de inspecção e dados de aeronavegabilidade inexactos ou enganosos;

(t) são realizadas reuniões de coordenação em conformidade com os requisitos do programa de monitorização da fiabilidade aplicável.

21.R.210 Arranjos gerais de manutenção

a) Excepto conforme permitido pela alínea b), os arranjos para a manutenção de aeronaves com MCTOM de 2700 kg ou superior, devem ser estabelecidos através de um contrato adequado com uma organização de manutenção aprovada de acordo com a Parte 145.

b) No caso de uma aeronave que não opera no transporte aéreo comercial, uma pessoa titular de uma autorização emitida pela Autoridade para o efeito pode efectuar a manutenção da aeronave de acordo com os requisitos da Parte 43.

c) A inspecção anual ou outra prevista no programa de manutenção aprovado de uma aeronave de MCTOM inferior a 2700kg e que faz operações de transporte aéreo comercial

deve ser efectuada por uma organização de manutenção aprovada de acordo com a Parte 145.

d) O contrato de manutenção deve especificar:

1. Uma descrição clara do trabalho requerido da organização de manutenção ou pessoa autorizada, que tenha em conta os factores humanos;

2. Que um sistema de gestão da fadiga seja estabelecido para assegurar que todo o pessoal envolvido na manutenção da aeronave do operador não sofra fadiga;

3. O manual de controlo de manutenção aplicável, incluindo os procedimentos de controlo de manutenção específicos do operador que devem ser seguidos;

4. As informações de contacto do operador;

5. Detalhes de todos os dados de manutenção fornecidos, incluindo a sua situação de revisão e aplicabilidade.

e) As pessoas que assinam o certificado de aptidão para o serviço devem ser devidamente autorizadas de acordo com os requisitos especificados na Parte 43, Subparte C.

f) As aeronaves que operam ao abrigo de uma licença de voo concedida pela Autoridade de acordo com os requisitos da Subparte P devem estar abrangidas por arranjos de manutenção aceitáveis para a Autoridade, conforme exigido nessa Subparte.

21.R.300 Requisitos de Inspecção

21.R.301 Programa de Manutenção

a) As aeronaves às quais tenha sido emitido um certificado de aeronavegabilidade ao abrigo da Subparte E devem ser mantidas de acordo com o programa de manutenção aprovado pelo Autoridade.

b) O programa de manutenção de cada aeronave e quaisquer alterações requerem a aprovação da Autoridade, e deve incluir os detalhes sobre a manutenção da aeronave, motores, hélices, rotores, equipamentos e items do equipamento de emergência.

c) O programa de manutenção deve fazer referência às normas, práticas e procedimentos de inspecção exigidos, os quais devem ser pelo menos equivalentes aos requisitos de manutenção programada do titular do certificado-tipo.

d) Todo o calendário de inspecções ou ensaios exigidos por qualquer alteração ao programa aprovado deve ser introduzido de forma controlada para assegurar a manutenção da aeronavegabilidade da aeronave.

e) Deve ser tido em conta o desempenho humano na elaboração e aplicação do programa de manutenção, nomeadamente o formato do documento, a repartição e a combinação de tarefas de manutenção, e em particular as tarefas críticas de segurança, as quais devem ser identificadas.

f) O programa de manutenção deve identificar de forma clara as tarefas de inspecção de certificação e outras tarefas de inspecção de aeronavegabilidade permanente significativas que são objecto de controlo específico e definidas como obrigatórias pelo Estado da certificação de tipo aplicável, conforme referido na Subsecção 21.B.120a), tais como, mas não limitadas a:

1. Documento de inspecção estrutural suplementar;

2. Inspecções de segurança dos tanques de combustível;

3. Aeronaves em envelhecimento;

4. Danos generalizados por fadiga;

5. Sistemas de interconexão de fiação eléctrica (EWIS).

g) O titular do programa de manutenção aprovado deve proceder à revisão do programa de manutenção, conforme requerido pela Autoridade e introduzir quaisquer alterações obrigatórias aplicáveis promulgadas pelo titular do certificado-tipo ou pela sua NAA para satisfazer os requisitos de aeronavegabilidade permanente da aeronave.

h) O programa de manutenção, incluindo as suas alterações, deve estar prontamente disponível e incluir:

1. A explicação do programa, incluindo a continuidade da responsabilidade de inspecção, os procedimentos para a elaboração dos relatórios e o material técnico de referência requeridos; e

2. Instruções e procedimentos para a execução das tarefas de inspecção para o tipo específico de aeronave, tendo em conta a situação de modificações da aeronave e quaisquer reparações que tenham instruções de aeronavegabilidade permanente associadas;

3. O calendário de inspecções para a realização das inspecções exigidas pelo programa, expressas em termos do tempo total de serviço, ciclos, tempo calendário, número de operações do sistema ou qualquer combinação destes;

4. Em caso de programa de inspecção progressiva, o calendário de inspecção que prevê a inspecção completa da aeronave dentro de cada período de 12 meses ou que é coerente com:

(i) as recomendações do fabricante;

(ii) a experiência em serviço do operador;

(iii) o tipo de operação da aeronave;

(iv) a utilização da aeronave em termos de horas e ciclos ou a combinação de ambos.

5. Instruções, tendo em conta a devida justificação técnica detalhada, para alterar e obter aprovação para a alteração dos intervalos de inspecção ou dum processo de manutenção com base na experiência em serviço;

6. Instruções para variar um intervalo de inspecção em circunstâncias excepcionais, tendo em conta os requisitos obrigatórios e os requisitos de inspecção do programa de manutenção referidos nas alíneas e) e f);

7. Exemplares de formulários de inspecção, reporte e instruções para a sua utilização;

8. Procedimentos para a análise de tendências de manutenção se o programa utiliza a monitorização da condição ou informação produzida a partir de sistemas de monitorização da condição;
9. Requisitos de inspecção exigidos para operações especiais aprovadas;

10. Requisitos de inspecção do gravador de dados de voo (FDR) e, ou gravador de voz do cockpit (CVR), de acordo com as instruções do titular do certificado-tipo. Se o titular do certificado-tipo não tiver fornecido tais instruções os requisitos de inspecção da Parte 7, conforme aplicáveis, devem prevalecer;

11. Uma lista das definições e siglas utilizadas.

21.R.305 Aprovação do programa de manutenção

a) O proprietário ou o operador da aeronave devem submeter à Autoridade o programa de manutenção e as suas alterações para aprovação.

b) O pedido de aprovação do programa deve conter, ou fazer referência, à seguinte informação:

1. O nome e endereço do proprietário ou locatário ou o titular do certificado de operador aéreo;

2. A situação de manutenção da aeronave antes do início do programa;

3. Os meios de introdução do programa;

4. Justificação técnica relacionada com a utilização prevista da aeronave, intervalos de inspecção e procedimentos para a gestão das tarefas de inspecção;

5. Uma cópia do programa de manutenção, em papel ou em formato electrónico, de forma aceitável para a Autoridade;

6. Cópias de quaisquer documentos de suporte, tais como as actividades de manutenção monitorizadas, programas de integridade estrutural, programas de manutenção de motores desmontados da aeronave, programas de inspecção de segurança dos tanques de combustível;

7. A designação da aeronave, o número de série e a marca de registo de cada aeronave abrangida pelo programa;

8. Quaisquer outras informações relativas ao programa e ao requerente exigidas pela Autoridade.

21.R.310 Programa de fiabilidade e de monitorização da condição

a) Quando o fabricante da aeronave, motores e hélices prescreve a lógica MSG-3, sistemas de monitorização da condição ou da fiabilidade, estes devem fazer parte do programa de manutenção aprovado pela Autoridade nos termos da Subsecção 21.R.305.

b) Devem ser estabelecidos procedimentos apropriados aceitáveis para a Autoridade para os sistemas de monitorização da condição ou da fiabilidade a que se refere a alínea a).

c) Caso seja requerida a recolha de dados, o seguinte deve constituir a base de um programa de fiabilidade aceitável:

1. A utilização da aeronave;

2. Reportes do piloto;

3. Atrasos e cancelamentos técnicos;

4. Cortes não programados do motor;

5. Remoções não programadas do motor;

6. Remoção não programadas de componentes;

7. Falhas confirmadas de componentes;

8. Ocorrências.

21.R.315 Aplicabilidade de Directivas de Aeronavegabilidade

a) Excepto conforme previsto na alínea b), as directivas de aeronavegabilidade aplicáveis ao abrigo da presente Parte são as directivas de aeronavegabilidade ou os requisitos de aeronavegabilidade obrigatórios equivalentes:

1. Prescritos para essa aeronave ou produto pelo Estado da certificação de tipo na qual se baseia a certificação da aceitação do tipo; e

2. Todos aqueles que são prescritos pelo Estado de certificação de uma alteração ao projecto aprovada aplicável.

b) A Autoridade pode exigir o cumprimento de directivas de aeronavegabilidade alternativas ou adicionais como condição de emissão ou de continuidade do certificado de aceitação do tipo.

21.R.320 Cumprimento de Directivas de Aeronavegabilidade

Uma aeronave apenas pode ser declarada apta para o serviço quando, com relação a uma directiva de aeronavegabilidade aplicável:

a) Pode ser demonstrada a conformidade com os critérios de cumprimento especificados; ou

b) um meio alternativo de conformidade foi aprovado nos termos da Subsecção 21.R.330.

21.R.325 Melhorias da aeronavegabilidade permanente

O proprietário ou operador de uma aeronave com um certificado de aeronavegabilidade emitido pela Autoridade deve respeitar as condições especiais do certificado de aceitação do tipo referidas na Subsecção 21.B.120a) relativamente a quaisquer requisitos adicionais de aeronavegabilidade permanente.

21.R.330 Meios alternativos de cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade permanente obrigatórios

Meios alternativos de cumprimento podem ser propostos à aprovação da Autoridade, desde que a NAA do Estado Contratante que emitiu o requisito original tenha aceite a proposta de meios alternativos de cumprimento.

21.R.400 Registos da Aeronave

21.R.401 Registos de manutenção e de aeronavegabilidade permanente

a) O proprietário ou, quando locada, o locatário da aeronave ou o titular do certificado de

operador aéreo, deve tomar as medidas necessárias para a manutenção das cadernetas de registos da aeronave, motores e hélices, contendo pelo menos o seguinte:

1. Registos de manutenção;

2. Registos de cumprimento das directivas de aeronavegabilidade e requisitos de manutenção programada;

3. Registos de modificações e reparações;

4. Registos de componentes de vida limitada.

b) Os registos de manutenção devem ser suficientemente pormenorizados de modo a estabelecer o conteúdo completo da actividade de manutenção e incluir todas as informações de apoio pertinentes, tais como os registos de tempo de serviço dos componentes substituídos.

c) Os registos devem ser suficientemente pormenorizados de modo a demonstrar a todo o momento a situação de aeronavegabilidade da aeronave, e incluir:

1. Uma descrição das tarefas de manutenção, incluindo referências aos dados técnicos aprovados aplicáveis;

2. A data de conclusão de todas as tarefas de manutenção programadas e a referência ao programa de manutenção aprovado;

3. A assinatura e a referência da autorização da pessoa que certifica a aeronave para a colocação em serviço;

4. O tempo total em serviço, atendendo ao tipo de intervalo de tempo especificado, da célula, de cada motor, hélice, rotor e equipamento instalado;

5. A situação actualizada das peças e componentes de vida limitada da célula, cada motor, hélice, rotor e equipamento, atendendo ao tipo de intervalo de tempo especificado requerido na Subsecção 21.R.301 h)(3.;

6. O tempo desde a última revisão de todos os itens instalados na aeronave que devem ser sujeitos a revisão geral num intervalo de tempo especificado;

7. A situação actualizada de manutenção da aeronave, incluindo o tempo desde a última inspecção exigida pelo programa de manutenção da aeronave;

8. A situação actualizada de cada directiva de aeronavegabilidade aplicável, incluindo:

(i) o número da directiva de aeronavegabilidade;

(ii) a data de revisão;

(iii) os meios de cumprimento;

(iv) se a directiva de aeronavegabilidade exige acções repetitivas, a hora e a data em que a próxima acção é exigida;

9. Uma lista de todas as modificações e reparações da célula, de cada motor, hélice, rotor e equipamento, incluindo os dados de suporte requeridos pela Subsecção 21.C.105;

10. O registo de todos os danos da estrutura que apresente a localização de cada dano com a referência a uma avaliação certificada de acordo com dados aprovados que suportem a operação contínua da aeronave; e

11. O registo de quaisquer defeitos ou actividades de manutenção que exigem uma acção de rectificação para restabelecer a condição de aeronavegabilidade da aeronave.

d) Os registos devem ser mantidos em formato papel ou electrónico, desde que esse formato permita a conservação e a recuperação das informações de uma forma aceitável para a Autoridade.

e) Todas as folhas de cálculo, documentos, cadernetas de registos ou outra documentação relativa à manutenção da aeronave devem ser referenciadas nas cadernetas de registo pertinentes e tornam-se parte dos registos de manutenção para efeitos da conservação de registos.

21.R.405 Caderneta técnica de voo

a) O proprietário, ou quando locada, o locatário ou o titular do certificado de operador aéreo de uma aeronave de MCTOM superior a 2.700 kg ou a turbina deve estabelecer uma caderneta técnica de voo para a aeronave que permita registar, pelo menos, o seguinte, consoante o caso:

1. O nome do operador;

2. A matrícula e a designação da aeronave;

3. Registo da utilização da aeronave, incluindo o tempo total (sectores diários, horas, ciclos), conforme aplicável;

4. Registos de combustível e óleo;

5. A situação de manutenção da aeronave, a identificação da próxima inspecção prevista, incluindo a data/hora/ciclos em que qualquer outra manutenção fora de fase/inspecção é requerida;

6. Quaisquer defeitos ou ocorrências anormais encontradas pelo piloto durante ou após o voo;

7. Detalhes de rectificação de defeitos ocorridos entre as inspecções programadas, incluindo a certificação da aptidão para o serviço relativa a cada rectificação;

8. Detalhes de qualquer rectificação diferida, incluindo qualquer equipamento inoperativo com o qual a aeronave é autorizada a voar nos termos das Partes dos RACSTP aplicáveis à operação da aeronave;

9. Registos para operações especiais tais como AWOPs e EDTO (ETOPS);

10. O momento em que se iniciou o degelo e/ou anti-gelo em terra e o tipo de fluido aplicado, incluindo a proporção da mistura de fluido/água;

11. O tempo gasto em determinadas gamas de potência do motor, onde a utilização dessa potência do motor afecta a vida do motor ou do módulo do motor;

12. O número de aterragens quando tais aterragens afectam a vida da aeronave ou componente da aeronave;

13. Os ciclos de pressurização em voo quando \tais ciclos afectam a vida da aeronave ou componentes da aeronave.

b) O conteúdo da caderneta técnica pode ser alterado relativamente ao prescrito na alínea a) se métodos alternativos de registo destes dados, aceitáveis para a Autoridade, são utilizados.

c) A caderneta técnica pode ser conservada em formato papel ou electrónico, desde que esse formato permita a conservação e a recuperação da informação de forma aceitável para a Autoridade.

21.R.410 Conservação dos registos

a) O proprietário, ou quando locada, o locatário de uma aeronave ou o titular do certificado de operador aéreo deve conservar os registos de aeronavegabilidade permanente e de manutenção da seguinte forma:

1. Por um período mínimo de 12 meses após a unidade a que se referem ter sido permanentemente retirada do serviço, incluindo:

(i) o tempo total em serviço (horas, tempo calendário e ciclos, consoante o caso) da aeronave e de todos os componentes de vida limitada;

(ii) a situação actualizada de cumprimento com todas as informações de aeronavegabilidade permanente obrigatórias;

(iii) os detalhes apropriados de modificações e reparações;

(iv) o tempo em serviço (horas, tempo calendário e ciclos, consoante o caso) desde a última revisão geral da aeronave ou dos seus componentes sujeitos a período de revisão geral obrigatório;

(v) a situação actualizada de cumprimento da aeronave com o programa de manutenção.

2. Com relação aos registos de manutenção detalhados da aeronave e de cada componente de vida limitada instalado, por um período não inferior a 24 meses após a aeronave ter sido declarada apta para o serviço com relação a essa manutenção ou até que a informação neles contida seja substituída por nova informação equivalente no âmbito e nos detalhes, aplicando-se o tempo que for mais longo.
3. A situação actualizada de cumprimento do programa de manutenção, de modo a que o cumprimento do programa de manutenção aprovado possa ser estabelecido, pelo menos até que a manutenção programada da aeronave ou do componente tenha sido suplantada por outra manutenção programada de âmbito de trabalho e detalhe equivalente.

b) O proprietário, ou quando locada, o locatário de uma aeronave ou o titular de um certificado de operador aéreo a quem é requerido estabelecer a caderneta técnica de voo de acordo com a Subsecção 21.R.405 deve assegurar os arranjos necessários para a transmissão subsequente das páginas de registo de cada sector à entidade encarregue da gestão aeronavegabilidade permanente da aeronave.

21.R.415 Transferência de registos de manutenção

a) O titular do certificado de matrícula de uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe que é transferida para outra pessoa nos termos da Parte 47 deve, aquando da transferência do registo, transferir para essa pessoa todos os registos de manutenção e de aeronavegabilidade permanente pertinentes referidos em 21.R.401 e 21.R.405.

b) Em caso de mudança temporária do operador, os registos de manutenção e de aeronavegabilidade permanente pertinentes devem ser disponibilizados ao novo operador.

21.R.500 Massa e Centragem

21.R.501 Pesagem da aeronave

a) Uma aeronave deve ser pesada:

1. Em intervalos não superiores a 5 anos ou, quando a aeronave faz parte do programa de pesagem da frota de um operador, aceite pela Autoridade, em intervalos especificados nesse programa; e

2. Sempre que são introduzidas alterações que afectem a massa e centragem da aeronave, que ultrapassam os limites de alterações de massa e centragem calculados recomendados pelo titular do certificado-tipo da aeronave.

b) Os registos da massa e centragem da aeronave devem ser mantidos de forma aceitável para a Autoridade e reflectir a situação de modificações e reparações da seguinte forma:

1. Por meio de cálculos, quando estão disponíveis os dados aprovados para as alterações de projecto incorporadas;

2. Por pesagem periódica da aeronave, conforme definido no programa de manutenção aprovado da aeronave.

c) O registo de base da massa da aeronave em vazio deve ser o definido pelo titular do certificado- tipo E e por qualquer configuração aprovada.

d) Qualquer item instalado que não faz parte da projecto-tipo deve ser inscrito numa lista de equipamentos com o seu peso e momento associados e fazer parte do relatório de massa e centragem da aeronave.

e) Na sequência de uma alteração efectuada à massa da aeronave em vazio ou ao seu centro de gravidade, deve ser efectuado um registo na caderneta da aeronave ou noutro registo da aeronave aceitável para a Autoridade antes do próximo voo, o qual deve incluir detalhes sobre:

1. A alteração;

2. A data efectiva da alteração;

3. O peso e o braço do momento de cada artigo instalado ou removido.

f) Sem prejuízo do requisito da alínea b), os detalhes de uma alteração à massa da aeronave em vazio devem ser transcritos para o relatório de massa e centragem em vazio da aeronave.

21.R.505 Configurações alternativas

Caso uma aeronave seja operada em mais do que uma configuração, deve ser elaborado um relatório de massa e centragem separado para cada configuração, o qual deve conter:

a) Detalhes das diferenças com relação à configuração básica da aeronave;

b) A massa em vazio e o centro de gravidade para a configuração;

c) Os detalhes da modificação aprovada que suporta a configuração.

21.R.510 Certificação

a) O relatório de massa e centragem deve ser certificado por uma pessoa autorizada responsável pela elaboração do relatório.

b) As configurações alternativas e as alterações efectuadas à massa da aeronave em vazio devem ser certificadas com um certificado de conformidade de manutenção apropriado, o qual deve registar:

1. Quando aplicável, a configuração específica;

2. Os detalhes da modificação aprovada;

3. A alteração introduzida no relatório de massa e centragem em vazio da aeronave.

Apêndice A - Formato e conteúdo do Certificado de Aeronavegabilidade

6. **Nº**	**REPÚBLICA DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE**	7. Classificação Geral *Classification*

Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC)

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE
CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

1. Marcas de nacionalidade e matrícula *Nationality and registration marks* **S9 -**	2. Fabricante e designação dada à aeronave pelo fabricante *Manufacturer and Manufacturer's designation of aircraft:*	3. Número de série da aeronave *Aircraft Serial number*

4. Categorias:
Categories

5. Nos termos da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 7 de Dezembro de 1944, da Parte 21, Subparte 21.E dos Regulamentos de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe, o presente certificado de aeronavegabilidade é emitido para a aeronave acima especificada, a qual satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade nas condições de manutenção e de operação acima mencionadas e de acordo com as limitações operacionais pertinentes.

This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Sao Tome and Principe Civil aviation Regulations Part 21, Subpart 21.E, in respect of the abovementioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.

Limitações/Observações:
Limitations/Remark:

Data de emissão:
Date of issue:

Presidente do Conselho de Administração
President of Administration Council

Validade:
Validity

Nome e assinatura
Name and Signature

F21-001 21/11/2018

Apêndice B - Formato e conteúdo do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC)

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO

EXPORT CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

No.

This certificate certifies that the aircraft identified below and particularly described in Specification(s) of the *[ISSUING AUTHORITY (e.g FAA, EASA, TC)]*, Numbered *[INSERT TYPE CERTIFICATE NO.]* has been examined and is considered airworthy in accordance with a comprehensive and detailed type certification basis recognized by INAC, and is in compliance with those special requirements of the importing state filed with INAC, except as noted below.

Note: This certificate does not attest compliance with any agreements or contracts between the vendor and purchaser, nor does it constitute authority to operate an aircraft

1. Aircraft:	2. Engine Model:
3. Manufacturer:	4. Propeller Model:
5. Serial Number:	
6. New Aircraft ☐	7. Used Aircraft ☐
8. State to which exported:	
9. Remarks / Exceptions:	

10.

Date of issue:

Presidente do Conselho de Administração
President of Administration Council

Nome e assinatura
Name and Signature

F21-003 21/11/2018

INSTRUÇÕES

Informação a ser introduzida no certificado de aeronavegabilidade para exportação (Form F21-003):

Bloco 1 - o tipo e modelo da aeronave
Bloco 2 - o modelo do motor
Bloco 3 - o nome do fabricante da aeronave
Bloco 4 - o modelo da hélice; se não for aplicável indicar "N/A"
Bloco 5 - o número de série da aeronave
Bloco 6 - marcar se a aeronave for nova
Bloco 7 - marcar se a aeronave for usada
Bloco 8 - o nome do Estado para onde a aeronave está sendo exportada
Bloco 9 – as observações / isenções, o texto dos "requisitos de importação"

Apêndice C - Formato e conteúdo da Licença de Vôo

1. REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

2. Instituto Nacional de Aviação Civil

LICENÇA DE VÔO
PERMIT TO FLY

3. No _____

4. Marcas de nacionalidade e matrícula *Nationality and registration marks* **S9 -**	5. Fabricante e designação dada à aeronave pelo fabricante *Manufacturer and Manufacturer's designation of aircraft:*	6. Número de série *Serial number*

7. Operador:
Operator

Endereço:
Address

8. Objectivo:
Purpose

9. Limitações/Observações:
Limitations/Remark:

10. Esta licença de vôo é emitida nos termos dos Regulamentos de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe, Parte 21, Subparte 21.P e certifica que a aeronave especificada é capaz de voo seguro para o fim e nas condições acima indicadas para operação dentro do espaço aéreo nacional. Esta licença é igualmente válida para operação fora do espaço aéreo nacional na condição de que seja obtida a aprovação das autoridades competentes dos Estados envolvidos.

This Permit to Fly is issued pursuant to the Sao Tome and Principe Civil Aviation Regulations Part 21, Subpart 21.P, and certifies that the aircraft specified is capable of safe flight for the purpose and within the conditions listed above for flights within the national airspace. This Permit to Fly is also valid for flights outside the national airspace provided a separate approval is obtained from the competent authorities of the States involved.

11. Data de emissão:
Date of issue:

Presidente do Conselho de Administração
President of Administration Council

12. Validade:
Validity

13. Nome e assinatura
Name and Signature

F21-003 21/11/2018

N.I. 21.P.135 Condições e Limitações da Autorização Especial de Vôo

a) As seguintes limitações essenciais aplicam-se a todas as autorizações especiais de voo de modo a minimizar a exposição de pessoas ou bens a perigos:

1. Uma cópia autorização especial de voo deve ser sempre trazida a bordo da aeronave quando em operação nos termos da autorização;

2. As marcas de registo atribuídas à aeronave devem ser exibidas em conformidade com os requisitos aplicáveis.

3. Não podem ser transportadas pessoas ou bens em regime de remuneração ou de aluguer;

4. Nenhuma pessoa pode ser transportada na aeronave, a menos que essa pessoa seja essencial à finalidade do voo e tenha sido avisada do conteúdo da autorização e da situação de aeronavegabilidade da aeronave;

5. A aeronave apenas pode ser operada por tripulantes que estejam cientes da finalidade do voo e de quaisquer limitações impostas, e que tenham as licenças ou certificados apropriados;

6. Os voos devem ser conduzidos de modo a evitar áreas onde possam criar situações de perigo para pessoas ou bens;

7. Devem ser respeitadas as limitações operacionais de performance prescritas no manual de voo da aeronave e quaisquer limitações adicionais determinadas pela Autoridade para cada voo específico;

8. O voo deve ser realizado antes da data de caducidade da licença de voo.

b) Se a aeronave não está em conformidade com o Anexo 8 da ICAO e o voo envolve operações sobre outros Estados, o operador da aeronave deve obter as autorizações de sobrevoo necessárias das autoridades competentes de cada um desses Estados antes de iniciar o voo.

N.I.: 21.R.301 Programa de Manutenção – factores humanos

A concepção e a aplicação do programa de manutenção deve ter em conta os princípios de factores humanos. Os aspectos básicos que requerem a optimização do programa quanto a factores humanos incluem:

a) A linguagem escrita, o que envolve não apenas o vocabulário e a gramática correctos, mas igualmente a maneira em que são utilizados;

b) A tipografia, incluindo a forma de letras, a impressão e a apresentação, a qual tem um impacto significativo na compreensão do material escrito;

c) O uso de fotografias, diagramas, gráficos ou tabelas em substituição de textos descritivos longos para ajudar na compreensão e a manter o interesse. O uso da cor nas ilustrações reduz a carga de trabalho na discriminação e tem um efeito motivacional;

d) Tomada em consideração do ambiente de trabalho no qual o documento vai ser usado quando são definidos a impressão e o tamanho da página;

e) Os princípios de factores humanos, conforme aplicáveis à disciplina de segurança da aviação, devem ser incluídos no programa de manutenção que deve considerar, entre outros, os seguintes elementos-chave:

(i) a capacidade e limitações humanas;

(II) a capacidade e limitações da máquina;

(III) a interface Homem-Máquina;

(IV) a condição ambiental física e organizacional

RACSTP Parte 36 – NORMAS AMBIENTES DE AERONAVES

Subparte 36.A - Geral

36.A.100 Objectivo

a) Esta Parte define os requisitos que regulam a emissão da certificação de ruído e de emissões a aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe.

b) A Autoridade referida nesta Parte é o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC).

36.A.105 Aplicabilidade

Esta Parte aplica-se a todos os proprietários e operadores de aeronaves às quais se aplicam as normas do Volume I e do Volume II do Anexo 16, quando tais aeronaves se encontram:

a) Registadas em São Tomé e Príncipe;

b) Registadas no estrangeiro, mas operam em São Tomé e Príncipe.

36.A.110 Definições

Os seguintes termos têm o significado específico nesta parte. Os termos não incluídos nesta subsecção e não definidos na Parte 1 ou na legislação aplicável têm o mesmo significado utilizado nos anexos à Convenção:

Recertificação. Certificação de uma aeronave com ou sem alteração dos níveis de ruído da sua certificação, de acordo com um padrão diferente daquele pelo qual essa aeronave foi originalmente certificada.

36.A.115 Acrónimos e abreviaturas

Os seguintes acrónimos e abreviaturas são usados nesta Parte:

a) NAA – Autoridade nacional de Aviação Civil de um Estado Contratante;

b) RACSTP – Regulamentos de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe;

36.A.120 Regras de transição

Um certificado de ruído emitido pela Autoridade de acordo com a revogada Parte 5 – *Aeronavegabilidade* dos RACSTP em data anterior à entrada em vigor desta Parte continua em vigor até à data de caducidade do certificado de navegabilidade da aeronave a que respeita.

Subparte 36.B – certificação de ruído

36.B.100 Aplicabilidade

a) As aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe às quais os requisitos do Volume I do Anexo 16 da ICAO são aplicáveis não podem operar sem um certificado de ruído emitido pela Autoridade.

b) As aeronaves registadas no estrangeiro às quais os requisitos do Volume I do Anexo 16 da ICAO são aplicáveis não podem operar em São Tomé e Príncipe sem um certificado de ruído emitido pelo Estado de registo.

36.B.105 Pedido do certificado de ruído

O requerente de um certificado de ruído deve fornecer à Autoridade a seguinte informação:

1. O tipo e a designação da aeronave; e

2. O número de série da aeronave e as marcas de registo; e

3. Uma declaração sobre quaisquer alterações incorporadas para fins de conformidade com as normas de certificação de ruído aplicáveis; e

4. A massa máxima certificada à descolagem em que foi demonstrado o cumprimento com as normas de certificação de ruído aplicáveis; e

5. A referência a suplementos ou revisões do manual de voo que são requeridos para a conformidade com as normas de certificação de ruído aplicáveis; e

6. O certificado de ruído, ou um documento que atesta a certificação de ruído emitida pela NAA do Estado que emitiu o certificado, em conformidade com as normas adequadas do volume I do Anexo 16 da ICAO.

36.B. 110 Emissão do Certificado de Ruído

a) O requerente tem direito ao certificado de ruído, ou à validação do certificado de ruído, quando a Autoridade considere que o requerente demonstrou que a aeronave está em conformidade com as normas adequadas do volume I do Anexo 16 da ICAO; e

b) O certificado de ruído é emitido nas línguas Portuguesa e Inglesa no formato especificado no apêndice A a esta Parte.

36.B 115 Validade do certificado de ruído

a) A validade do certificado de ruído emitido pela Autoridade depende da contínua conformidade da aeronave com as normas de certificação de ruído com base nas quais o certificado foi emitido.

b) As grandes modificações ou grandes reparações que afectem de forma significativa as características de ruído da aeronave podem invalidar o certificado de ruído emitido pelo Autoridade, a menos que:

1. No pedido de aprovação da grande modificação ou grande reparação de acordo com a Subsecção 21.C.105 da Parte 21, foram fornecidas evidências de que os requisitos apropriados da Subsecção 36.B.100 foram cumpridos; ou

2. A Autoridade considera satisfatórias as limitações operacionais aprovadas e contidas no manual de voo da aeronave que são requeridas para manter a conformidade com as normas apropriadas de certificação de ruído da Subsecção 36.B.100.

c) O certificado de ruído permanece válido até que seja suspenso, revogado ou a aeronave já não se encontre registada em São Tomé e Príncipe.

36.B.120 Recertificação

a) O requerente deve submeter o pedido apropriado à Autoridade se a recertificação de ruído for necessária.

b) Ao avaliar o pedido a Autoridade pode realizar as investigações pertinentes e exigir testes específicos da aeronave.

c) O requerente deve demonstrar a conformidade com a subsecção 36.B.105 antes da emissão de novo certificado que reflicta as normas de certificação de ruído.

36.B.125 Revogação e Suspensão

a) A Autoridade pode suspender ou revogar o certificado de ruído se a aeronave cessa de cumprir as normas de ruído aplicáveis.

b) A suspensão da certificação de ruído apenas é levantada, ou um novo certificado de ruído emitido, se na reavaliação a aeronave for considerada em conformidade as normas de ruído aplicáveis.

c) O titular de um certificado de ruído que é revogado ou suspenso deve devolver imediatamente esse certificado à Autoridade.

Subparte 36.C – Emissões de motores

36.C.100 Aplicabilidade

a) As aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe às quais os requisitos do volume II do Anexo 16 da ICAO são aplicáveis não podem operar sem que a Autoridade tenha homologado o certificado de aceitação de tipo para a aeronave emitido de acordo com a Parte 21, o qual confirma que essas aeronaves cumprem as normas de certificação relativas a emissões.

b) As aeronaves que não são registadas em São Tomé e Príncipe às quais as normas do volume II do Anexo 16 são aplicáveis não podem operar em São Tomé e Príncipe a menos que sejam certificadas de acordo com essas normas.

36.C.105 Certificação

a) O requerente do certificado de aceitação de tipo de acordo com a Parte 21, Subparte B deve fornecer evidências suficientes de conformidade com as normas de certificação da Subsecção 36.C.100.

b) A Autoridade emite o certificado de aceitação do tipo aplicável se a Autoridade considerar que as normas de emissão aplicáveis são cumpridas.

36.C.110 Não-conformidade

a) A inobservância das normas especificadas na Subsecção 36.C.100 pode invalidar o certificado de aeronavegabilidade da aeronave.

b) Sem prejuízo da invalidade referida na alínea a), a Autoridade pode suspender ou revogar o certificado de aeronavegabilidade da aeronave nas circunstâncias referidas na alínea a).

Apêndice A - Formato e conteúdo do Certificado de Ruído

Exemplar No	1. **REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE**	3. **Nº**

Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC)

2. **CERTIFICADO DE RUÍDO**
NOISE CERTIFICATE

4. Marcas de nacionalidade e matrícula *Nationality and registration marks*	5. Fabricante e designação dada à aeronave pelo fabricante *Manufacturer and Manufacturer's designation of aircraft:*	6. Número de série da aeronave *Aircraft Serial number*
S9 -		

7. Motor *Engine*	8. Hélice (*) *Propeller*

9. Massa máxima à descolagem (Kg) *Maximum Take-off Mass (Kg)*	10. Massa máxima à aterragem (Kg)(*) *Maximum Landing Mass (Kg)*	11. Norma de certificação do ruído *Noise certification standard*

12. Alterações adicionais introduzidas para fins de conformidade com as normas de certificação aplicáveis em matéria de ruído
Additional modifications incorporated for the purpose of compliance with the applicable noise certification standards

13. Nível de ruido lateral/Potência máxima (*) *Lateral/full-power noise level*	14. Nível de ruido em aproximação (*) *Approach noise level*	15. Nível de ruido em sobrevoo inicial (*) *Flyover noise level*	16. Nível de ruido em sobrevoo (*) *Overflight noise level*	17. Nível de ruido à descolagem (*) *Take-off noise level*
EPNdB	EPNdB	EPNdB	EPNdB	EPNdB

Observações
Remarks

18. Nos termos do Anexo 16, Volume I, à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 7 de Dezembro de 1944, e da Parte 36, Subparte B dos regulamentos de aviação civil de São Tomé e Príncipe, o presente certificado é emitido à aeronave acima especificada, após confirmação da sua conformidade com a norma de certificação de ruído acima mencionada, nas condições de manutenção e de operação prescritas nos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis e nas limitações operacionais pertinentes.

This noise certificate is issued pursuant to Annex 16, Volume I, to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Part 36, Subpart B, of Sao Tome and Principe Civil Aviation Regulations in respect of the above mentioned aircraft, which is considered to comply with the indicated noise Standard when maintained and operated in accordance with the relevant requirements and operating limitations.

19. Data de emissão:
Date of issue:

Presidente do Conselho de Administração
President of Administration Council

20. Assinatura
Name and Signature

F36-001 21/11/2018

INSTRUÇÕES:

Item 1. Nome do Estado que emite a documentação de certificação de ruído, o logo e nome da autoridade emissora.

Item 2. Título do documento

Item 3. Número do documento

Item 4. Marcas de nacionalidade e matrícula.

Item 5. Fabricante e designação da aeronave dada pelo fabricante, com a indicação do tipo e modelo da aeronave.

Item 6. Número de série da aeronave

Item 7. Fabricante, tipo e modelo do motor de acordo com o certificado-tipo ou certificado-tipo suplementar.

Item 8. Tipo e modelo de hélice para aeronaves a hélice, de acordo com o tipo-certificado ou certificado-tipo suplementar.

Item 9. Massa máxima à descolagem, em quilogramas, relativa aos níveis de ruído certificados da aeronave

Item 10. Massa máxima à aterragem, em quilogramas, para certificados emitidos nos termos dos capítulos 2, 3, 4, 5, 12 e 14 do Anexo 16 da ICAO, volume I.

Item 11. O capítulo e secção do Anexo 16, volume I, segundo o qual a aeronave é certificada. Para os capítulos 2, 8, 10 e 11, a secção que especifica os limites de ruído também deve ser incluída.

Item 12. Modificações adicionais incorporadas para efeitos de conformidade com as normas aplicáveis de certificação de ruído, tal como definidas nos itens 5, 7 e 8, que são essenciais para satisfazer os requisitos constantes no item 11.

Item 13. O nível de ruído lateral/a potência máxima na unidade correspondente quando o documento é emitido nos termos dos capítulos 2, 3, 4, 5, 12 e 14 do Anexo 16, Volume I, especificando a unidade (por exemplo, EPNdB) do nível de ruído e o nível de ruído arredondado à décima mais próxima de um dB.

Item 14. O nível de ruído em aproximação na unidade correspondente quando o documento é emitido nos termos dos capítulos 2, 3, 4, 5, 8, 12, 13 e 14 do Anexo 16, Volume I, especificando a unidade (por exemplo, EPNdB) do nível de ruído e o nível de ruído arredondado à décima mais próxima de um dB.

Item 15. O nível de ruído em sobrevoo inicial na unidade correspondente quando o documento é emitido nos termos dos capítulos 2, 3, 4, 5, 12 e 14 do Anexo 16, Volume I, especificando a unidade (por exemplo, EPNdB) do nível de ruído, e o nível de ruído arredondado à décima mais próxima de um dB.

Item 16. O nível de ruído em sobrevoo na unidade correspondente quando o documento é emitido nos termos dos capítulos 6, 8, 11 e 13, do Anexo 16, Volume I, especificando a unidade (por exemplo, EPNdB ou dB a)) do nível de ruído, e o nível de ruído arredondado à décima mais próxima de um dB.

Nota. — Para os rotores de inclinação certificados de acordo com o capítulo 13 do Anexo 16, Volume I apenas precisa ser indicado o nível de ruído em sobrevoo estabelecido no modo VTOL/conversão.

Item 17. O nível de ruído à descolagem na unidade correspondente quando o documento é emitido nos termos dos capítulos 8, 10 e 13 do Anexo 16, Volume I, especificando a unidade (por exemplo, EPNdB ou DB a)) do nível de ruído, e o nível de ruído arredondado à décima mais próxima de um dB.

Item não numerado. Observações para incluir qualquer informação adicional.

Item 18. Declaração de conformidade, incluindo a referência ao Anexo 16, volume I e regulamentação nacional.

Item 19. Data de emissão do documento de certificação.

Item 20. Assinatura da pessoa autorizada.

RACSTP Parte 43 – REQUISITOS GERAIS DE MANUTENÇÃO

Subparte 43.A - Geral

43.A.100 Objectivo

a) Esta Parte estabelece os requisitos relativos à:

1. Manutenção de aeronaves que devem ter um certificado de aeronavegabilidade emitido de acordo com o RACSTP Parte 21 Subparte E;

2. Declaração de aptidão para voo após a manutenção de aeronaves às quais é um certificado de aeronavegabilidade de acordo com o RACSTP Parte 21, Subparte E;

3. Manutenção e arranjos para a declaração de aptidão para o voo de aeronaves que operam sob

b) A Autoridade referida nesta Parte é o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC).

43.A.105 Aplicabilidade

Esta Parte aplica-se a todos os proprietários de aeronaves, operadores e pessoas envolvidas na operação e manutenção de aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe.

43.A.110 Definições

Os seguintes termos têm o significado específico nesta parte. Os termos não incluídos nesta subsecção e não definidos na Parte 1 ou na legislação aplicável têm o mesmo significado utilizado nos anexos à Convenção:

Manutenção. A execução das tarefas necessárias para garantir a aeronavegabilidade permanente de uma aeronave, incluindo qualquer uma ou a combinação das seguintes: revisão geral, inspecção, substituição, rectificação de defeitos, e a incorporação de uma modificação ou reparação.

Certificação de manutenção. Um documento que contém uma certificação que confirma que o trabalho de manutenção a que se refere foi concluído de forma satisfatória, de acordo com os dados aprovados e os procedimentos descritos no manual de procedimentos da organização de manutenção.

43.A.115 Acrónimos e abreviaturas

Os seguintes acrónimos e abreviaturas são usados nesta Parte:

a) MCTOM – Massa Máxima Certificada à Descolagem;

b) NAA – Autoridade Nacional de Aviação Civil de um Estado Contratante;

c) RACSTP – Regulamentos de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe.

43.A.120 Regras de transição

1. Um certificado de aptidão para o serviço emitido de acordo com a revogada Parte 5 – Aeronavegabilidade dos RACSTP em data anterior à entrada em vigor desta Parte continua em vigor até à sua data de caducidade.

2. Um programa de manutenção de aeronave aprovado pela Autoridade em data anterior à entrada em vigor desta Parte continua válido até 6 meses após a data de publicação desta Parte.

Subparte 43.B – Manutenção

43.B.100 Pessoal autorizado a efectuar manutenção

a) Apenas pode efectuar a manutenção de uma aeronave ou componente de aeronave:

1. No caso de uma aeronave de MCTOM não superior a 2.700 kg que não opera no transporte aéreo comercial, o titular de uma licença válida de técnico de manutenção de aeronaves com uma qualificação de tipo apropriada emitida ou validada de acordo com o RACSTP Parte 66; ou

2. No caso de uma aeronave que não opera no transporte aéreo comercial e que esteja sob o controlo de uma pessoa autorizada, o titular de uma licença de técnico de manutenção de aeronaves com uma qualificação de tipo apropriada emitida ou validada de acordo com o RACSTP Parte 66; ou

3. Uma pessoa autorizada por uma organização de manutenção aprovada de acordo com o RACSTP Parte 145 para efectuar a manutenção e essa manutenção está dentro do âmbito dessa aprovação; ou

4. Uma pessoa autorizada pela Autoridade num caso particular.

b) Sem prejuízo dos requisitos do parágrafo 43.B.100 a),

1. O titular de uma licença de piloto válida pode efectuar a manutenção de uma aeronave de MCTOM não superior a 2.700 kg e que não opera no transporte aéreo comercial ou

trabalho aéreo, conforme especificado na N.I. 43.B.100.

2. A pessoa que emite a declaração de aptidão para o voo em conformidade com a subsecção 43.C.100 pode ser assistida na execução das tarefas de manutenção por uma ou mais pessoas sujeitas ao seu controlo directo e contínuo.

c) Os padrões de formação inicial e contínua das pessoas que efectuam a manutenção devem ser aceitáveis para a Autoridade e incluir:

1. Experiência recente de envolvimento em actividades de manutenção de aeronaves relevantes para o âmbito de manutenção por um total de pelo menos seis (6. meses nos últimos vinte e quatro (24. meses;

2. A conclusão com êxito de formação específica de tipo relevante para a manutenção realizada; ou

3. Se a formação específica do tipo não tiver sido concluída nos últimos trinta e seis (36. meses, a conclusão da formação contínua específica do tipo nos últimos trinta e seis (36. meses.

43.B.105 Execução de manutenção

A pessoa que efectua a manutenção de uma aeronave ou componente de aeronave deve:

1. Utilizar acomodação, iluminação, equipamento de acesso e instalações que proporcionem protecção ambiental adequada para a necessária desmontagem, inspecção adequada e remontagem da aeronave ou componente;

2. Executar a manutenção de acordo com as instruções do fabricante, utilizando métodos, técnicas e práticas que:

(i) são prescritos no manual de manutenção actualizado do fabricante ou nas instruções de aeronavegabilidade permanente;

(ii) estão de acordo com o programa de manutenção aprovado da aeronave;

(iii) são aceitáveis para a Autoridade.

3. Utilizar materiais, peças e aparelhos aprovados em conformidade com a Parte 21, subparte K;

4. Utilizar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de ensaio necessários para assegurar a execução do trabalho em conformidade com a alínea (2.;

5. Assegurar-se de que todas as ferramentas especiais ou equipamentos de ensaio recomendados pelo fabricante são utilizados conforme especificados e que se encontram testados e calibrados de acordo com os padrões aceites por uma NAA identificada na Parte 21.B.135 a) (1.;

6. Realizar a manutenção tendo em consideração os factores humanos, de modo a garantir que a aeronave ou componente satisfaça todos os requisitos aplicáveis de aeronavegabilidade.

7. Se a manutenção for efectuada numa aeronave operada sob um certificado de operador aéreo, realizar essa manutenção de acordo com o manual de controle de manutenção aprovado do operador.

43.B.110 Registo de revisão geral

A pessoa que efectua um registo de manutenção apenas pode declarar que uma aeronave, célula, motor, hélice ou outro componente de aeronave foi sujeita a revisão geral, se:

a) Esse item foi declarado apto para o voo por uma organização devidamente aprovada por uma NAA identificada no RACSTP Parte 21.B.135 a) (1.; e

b) Essa revisão está suportada por um documento de aptidão em conformidade com o RACSTP Parte 21, Subparte K.

43.B.115 Ensaios não destrutivos (NDT)

a) As inspecções NDT apenas podem ser realizadas por pessoal autorizado, treinado e qualificado de acordo com os padrões aceites por uma NAA identificada no RACSTP Parte 21.B.135 a) (1.;

b) As inspecções NDT devem ser efectuadas de acordo com técnicas aprovadas ou aceites aplicáveis pela autoridade do projeto-tipo da aeronave.

c) As inspecções primárias não devem incluir a utilização de técnicas de líquidos penetrantes. As técnicas de líquidos penetrantes apenas podem ser utilizadas para confirmar indicadores visuais, salvo se:

1. Os dados de manutenção aprovados requerem tal técnica de inspecção; e

2. O pessoal de manutenção que procedeu à inspecção está devidamente treinado e autorizado.

43.B.120 Registos de Manutenção

a) Qualquer pessoa ou organização que efectua a manutenção de uma aeronave ou componente de aeronave deve, após a conclusão da tarefa de manutenção, registar:

1. Os detalhes da actividade de manutenção, incluindo, se for caso disso, a identificação da inspecção, os dados técnicos utilizados e a data da sua conclusão;

2. Os detalhes das medições ou dos resultados obtidos dos ensaios, incluindo os resultados de quaisquer ensaios em terra ou em voo;

3. No caso de remoção ou instalação de componente:

(i) a sua descrição;

(ii) o seu número de peça, número de série ou número de lote;

(iii) a referência à documentação de certificação aplicável;

4. Se for caso disso, a localização e o nome da instalação onde a manutenção foi realizada.

5. Os detalhes da certificação, incluindo o nome da pessoa que faz o registo e a referência da autorização concedida a essa pessoa.

b) A pessoa ou organização que efectua a manutenção deve:

1. Registar os detalhes exigidos na alínea a):

(i) de forma legível e por meios permanentes no registo adequado da aeronave aceitável para a Autoridade; ou

(ii) num formulário electrónico codificado, desde que este formulário permita a preservação e a recuperação de informações de forma aceitável para a Autoridade; e

2. Se são utilizadas planilhas ou outros registos de manutenção associados para documentar o detalhe da tarefa de manutenção, fazer referência a tais registos:

(i) na caderneta apropriada da aeronave; ou

(ii) num registo de manutenção aceitável para a Autoridade.

c) Os registos devem ser mantidos de forma a protegê-los contra danos ambientais e perigos, tais como incêndios, inundações e sabotagem. Além disso, no caso de registos electrónicos codificados, arranjos de armazenamento de cópias de recuperação adequados e verificáveis, aceitáveis para a Autoridade, devem ser estabelecidos.

43.B.125 Dados de manutenção

a) A organização de manutenção ou a pessoa que executa a manutenção de aeronaves devem dispor de e utilizar os dados de manutenção aplicáveis e actualizados na execução da manutenção, modificações e reparações.

b) Os dados de manutenção adquiridos de um operador devem ser verificados com base nas listagens de controlo dos dados primários de modo a estabelecer o seu estado de revisão e de todos os suplementos necessários.

Subparte C — Aptidão para Serviço

43.C.100 Pessoal que pode declarar a aptidão para serviço

a) Salvo conforme disposto na alínea b), apenas as pessoas abaixo indicadas podem declarar a aptidão para serviço de uma aeronave após manutenção:

1. O titular de uma licença de técnico de manutenção de aeronaves válida com uma qualificação adequada, emitida ou validada de acordo com o RACSTP Parte 66;

2. Uma pessoa autorizada por uma organização de manutenção devidamente aprovada de acordo com a Parte 145 e que certifica dentro do âmbito dessa aprovação;

3. Uma pessoa autorizada pela Autoridade num caso particular para executar a tarefa de manutenção específica da aeronave;

4. No caso de manutenção realizada fora de São Tomé e Príncipe, o titular de uma licença ou autorização equivalente emitida por uma autoridade competente aceitável para a Autoridade, para o tipo de aeronave ou componente de aeronave;

5. No caso de tripulação técnica, o titular de uma autorização emitida por uma organização de manutenção devidamente aprovada de acordo com a Parte 145 para executar acções associadas a uma directiva de aeronavegabilidade repetitiva.

b) O titular de uma licença de piloto com uma qualificação de tipo adequada emitida de acordo com a Parte 2 pode certificar a manutenção efectuada em conformidade com as condições referidas no parágrafo 43.B.100 b).

43.C.105 Requisitos de certificação

a) A pessoa autorizada pela Autoridade nos termos do parágrafo 43.C.100 apenas pode emitir a certificação de aptidão para o voo de uma aeronave após manutenção, se essa manutenção é efectuada em conformidade com esta Parte e, com relação a essa manutenção, a aeronave se encontra apta para serviço.

b) Uma organização de manutenção aprovada apenas pode certificar uma aeronave como apta para serviço após a incorporação de uma grande modificação ou de uma grande reparação, se essa grande modificação ou grande reparação tiver sido aprovada em conformidade com a Parte 21, subparte C.

c) Sempre que os dados técnicos aceitáveis para uma alteração ao projecto ou reparação de uma aeronave ou componente incluam alterações ao manual de voo da aeronave, a organização de manutenção aprovada de acordo com a Parte 145 apenas pode emitir a certificação de aptidão para serviço se tais alterações tiverem sido incorporadas no manual de voo aplicável.

d) Qualquer pessoa que emite a certificação de manutenção ao abrigo de uma autorização concedida pela Autoridade, conforme especificado na subsecção 43.C.100, deve:

1. Assegurar que a manutenção é apenas efectuada dentro do âmbito da autorização concedida nos termos da Subsecção 43.C.100 e de quaisquer limitações identificadas no programa de manutenção aprovado da aeronave;

2. Estar familiarizado com as acções de manutenção exigidas para a aeronavegabilidade permanente dessa aeronave ou componente;

3. Assegurar-se que a manutenção é executada de acordo com os requisitos especificados em 43.B.105.

43.C.110 Certificado de Aptidão para serviço (CRS)

a) A pessoa autorizada a certificar uma aeronave após manutenção como apta para serviço deve inserir na caderneta de registo aplicável ou outro registo exigido pelo parágrafo 43.B.120 b) (1. a seguinte declaração: "certifico que, salvo especificação em contrário, o trabalho identificado foi realizado de acordo com os regulamentos da aviação civil aplicáveis, conforme alterados, e que em relação a esse trabalho, a aeronave é considerada apta para serviço."

Nota: a Autoridade pode aprovar uma declaração de aptidão diferente que reconhece as normas de manutenção e aprovações de uma NAA identificada no RACSTP Parte 21.B.135 a) (1. desde que a intenção legal da declaração acima seja mantida e a declaração de aptidão para serviço aplicável seja incluída no suplemento do MPM requerido pelo RACSTP Parte 145.

b) Em qualquer caso, para além da declaração referida na alínea a), a certificação de aptidão para serviço deve conter, no mínimo:

1. Os detalhes básicos da manutenção efectuada;

2. A data em que essa manutenção foi concluída;

3. A identificação da organização e/ou da pessoa que emite a declaração de aptidão para serviço, contendo:

(i) a sua assinatura;

(ii) o número da licença de técnico de manutenção emitida de acordo com a Parte 66 ou da sua validação, ou o número da licença de piloto e quando aplicável a referência da autorização concedida pela Autoridade; ou

(iii) quando aplicável, o número de aprovação e autorização da OMA;

4. O prazo de expiração da certificação de aptidão para serviço, em horas e tempo de calendário, conforme aplicável.

5. A data do registo.

43.C.115 Validade do certificado de aptidão para serviço

a) O certificado de aptidão para serviço de uma aeronave é válido por:

1. Um período não superior a 12 meses ou 100 horas de voo, consoante o que ocorrer primeiro; ou

2. Outro período de tempo especificado no programa de manutenção aprovado da aeronave referido no Parte 21, subsecção 21.R.301.

b) Quando o certificado de aptidão para serviço se torna inválido pelo facto da aeronave ter registado um defeito que não afecta a sua estrutura primária, a validade do certificado é restaurada quando o defeito tiver sido rectificado e a certificação necessária tiver sido feita.

3. Quando o certificado de aptidão para serviço se torna inválido pelo facto da aeronave registar um defeito grave na sequência de um acidente ou incidente que afecta a operacionalidade de um produto de Classe I, o certificado de aeronavegabilidade torna-se inválido.

43.C.120 Equipamento inoperativo

A pessoa autorizada a certificar uma aeronave como apta para serviço que inclui equipamento autorizado a estar inoperativo em conformidade com a Parte aplicável dos RACSTP e previsto na MEL e CDL aprovados ou de outro modo aprovado pela Autoridade deve:

a) Fornecer ao proprietário ou ao operador uma lista dos equipamentos inoperativos, incluindo os detalhes de quaisquer limitações de desempenho da aeronave associadas;

b) Colocar uma tabuleta sobre cada instrumento inoperativo e comando no cockpit para cada item inoperativo, marcando cada item como inoperativo;

c) Fazer referência aos dados aprovados que permitem a inoperatividade dos equipamentos na caderneta técnica da aeronave;

d) Registar os limites de prazo dos intervalos de rectificação.

43.C.125 Defeitos

a) Os detalhes de qualquer defeito conhecido devem ser registados na caderneta técnica apropriada da aeronave referida na Parte 21, subsecção 21.R.415 ou outro registo apropriado da aeronave e ser fornecidos ao proprietário ou operador da aeronave.

b) Qualquer defeito que afecta substancialmente o desempenho de uma aprovação operacional especial ou a fiabilidade de um sistema monitorizado por um programa de manutenção da aeronave baseado na fiabilidade deve ser rectificado de forma coerente com um programa estabelecido aceitável para a Autoridade.

c) Todos os defeitos devem ser rectificados e a certificação de aptidão para serviço emitida em conformidade com esta Parte.

43.C.130 Inspecção independente

a) A pessoa autorizada apenas pode certificar uma aeronave ou um componente como aptos para serviço após a montagem inicial, intervenção ou ajuste subsequente de qualquer dos seguintes itens:

1. Um sistema de comando do motor;

2. Um sistema de comando de voo;

3. Um ponto vital;

4. Qualquer tarefa identificada no programa de manutenção da aeronave que exija tais inspecções, se tiver sido efectuada uma inspecção de manutenção independente.

b) A inspecção de manutenção independente exigida pelo parágrafo a) deve incluir:

1. Uma inspecção efectuada primeiro pela pessoa autorizada que assina a certificação de manutenção e que assume a responsabilidade cabal pela execução satisfatória do trabalho;

2. Uma inspecção subsequente efectuada por uma segunda pessoa independente e competente, que atesta a conclusão satisfatória do trabalho registado e que não foram encontradas deficiências.

Nota: A segunda pessoa competente independente não emite a certificação de manutenção e, portanto, não é lhe é exigido manter privilégios de certificação, contudo deve estar devidamente qualificada para realizar a inspecção.

c) Quando o trabalho está a ser efectuado sob o controlo de uma organização de manutenção aprovada, essa organização deve ter procedimentos para demonstrar que os signatários foram treinados e que ganharam experiência nos sistemas de controlo específicos que estão a ser inspeccionados. Não é aceitável que a equipa de certificação que assina a certificação de manutenção mostre à pessoa que executa a inspecção independente como realizar a inspecção durante a execução do trabalho.

d) A pessoa autorizada que certifica uma inspecção de manutenção independente exigida pela alínea a) deve registar na caderneta da aeronave ou noutro registo de manutenção exigido pelo parágrafo 43.B.120 b) (1.:

1. Uma declaração que indique que o sistema de controlo da aeronave alvo da intervenção ou a tarefa crítica executada está em conformidade com os dados de manutenção aprovados, incluindo, se for caso disso, o bloqueio de segurança e que o sistema tem plena e livre circulação e opera da maneira correcta.

2. Para além dessa declaração:

(i) a sua assinatura;

(ii) o número da sua licença emitida de acordo com a Parte 66 ou número de validação da licença e/ou o número da autorização;

(iii) a data e a hora do registo.

43.C.135 Controlos especializados

Quando o manual de manutenção prescreve controlos funcionais especializados, tais como uma rodagem de motor a seguir à manutenção da instalação de potência ou manutenção de sistema, um controlo funcional do sistema de pressurização, aviónicos e qualquer outro controlo funcional crítico, a pessoa que efectua este controlo deve:

a) Ser autorizada e aceitável para a Autoridade;

b) Ter sido submetida a um programa de formação contínua;

c) Assegurar a manutenção de registos abrangentes e detalhados, de forma aceitável para a Autoridade, relativos aos controlos funcionais especificados, incluindo todos os parâmetros cujo registo é exigido em conformidade com as especificações.

43.C.140 Preenchimento da caderneta técnica da aeronave

a) Apenas pode certificar uma aeronave ou componente de aeronave como apta para serviço na caderneta técnica da aeronave, a pessoa autorizada em conformidade com o parágrafo 43.C.100.

b) As instruções do operador sobre o preenchimento da caderneta técnica devem ser cumpridas, incluindo a retenção e a tramitação das páginas preenchidas.

c) Os requisitos relativos à caderneta técnica de aeronave são prescritos no RACSTP Parte 21, 21.R.415.

Subparte 43.D — Aeronaves que Operam Sob uma Licença de Voo

43.D.100 Objectivo

Esta subparte detalha os requisitos de aeronavegabilidade, manutenção e arranjos para a declaração de aptidão para serviço de aeronaves que operam sob uma licença de voo.

43.D.105 Aeronavegabilidade e manutenção

Os arranjos relativos à gestão e manutenção da aeronavegabilidade das aeronaves que operam nas seguintes circunstâncias devem obedecer ao seguinte:

a) Uma aeronave com uma licença de voo conforme definido no RACSTP Parte 21, subsecção 21.P.105 porque o certificado de aeronavegabilidade não está em vigor, deve estar coberta por arranjos de manutenção de acordo com o RACSTP Parte 145 e em conformidade com a presente subparte ou outro modo aprovado pela Autoridade.

b) Uma aeronave com uma licença de voo conforme definido no RACSTP Parte 21, 21.P.105 b) porque a aeronave não se qualifica para um certificado de aeronavegabilidade deve estar coberta por arranjos de manutenção em conformidade com a presente subparte ou outro modo aprovado pela Autoridade e conforme especificado na licença de voo.

43.D.110 Autorização de declaração de aptidão para voo para a licença de voo

a) Quando a licença de voo específica que é exigido um certificado de aptidão para serviço, apenas uma pessoa autorizada pela Autoridade, ou autorizada de uma forma aprovada pela Autoridade, pode emitir tal certificado.

b) No caso de aeronave referida na Subsecção 43.D.105 a) a pessoa que emite o certificado de aptidão para o voo da licença de voo deve primeiro estar satisfeita de que:

1. A documentação associada foi declarada como satisfatória após uma avaliação efectuada por uma organização de manutenção aprovada de acordo com a Parte 145 ou por uma pessoa autorizada pela Autoridade para o fazer;

2. Todas as acções de manutenção e condições específicas da licença de voo especificadas pela Autoridade de acordo com o RACSTP Parte 21.P.140 estão cumpridas;

3. Cada acção de manutenção foi efectuada em conformidade com os requisitos do RACSTP Parte 145.

c) No caso de aeronave referida na Subsecção 43.D.105 b) a organização ou a pessoa que emite o certificado de aptidão para o voo da licença de voo deve primeiro estar satisfeita de que:

1. Cada intervenção de manutenção foi efectuada em conformidade com as instruções e normas publicadas pelo fabricante da aeronave e qualquer outra prescrita pela Autoridade;

2. A aeronave está configurada de acordo com as condições prescritas na licença de voo;

3. A aeronave e os seus registos estão revistos e a aeronave é considerada apta para o voo pretendido;

4. Qualquer revisão de aeronavegabilidade exigida foi satisfatoriamente concluída.

d) Quando uma aeronave é liberada para um voo de ensaio após a incorporação de uma modificação não aprovada, a organização responsável pelo projecto deve produzir um programa de voo de ensaio adequado e declarar o projecto aprovado para o voo de ensaio. Além disso, a organização aprovada de acordo com o RACSTP Parte 145 deve declarar a aeronave como apta para o voo de acordo com a configuração específica definida nas instruções da modificação e do programa de voo de ensaio aprovadas.

SUBPARTE 43.B — normas de implementação: Aeronaves que Operam sob uma Licença de Voo

N.I.: 43.B.100 b) – Reparações, substituições e ajustes de manutenção autorizados ao piloto

a) Esta N.I. detalha os privilégios do titular de uma licença de piloto válida concedida ou validada pela Autoridade, que é também o proprietário ou operador da aeronave, para executar tarefas de manutenção nessa aeronave, de acordo com o parágrafo 43.B.100b).

b) O piloto que efectua uma reparação ou substituição deve manter na caderneta da aeronave o registo que identifica a reparação ou substituição e assinar e indicar a data do registo.

c) Todos os materiais e peças utilizados na manutenção devem ser aceitáveis para a Autoridade conforme especificado na Parte 21, Subparte K.

d) As seguintes reparações ou substituições são especificadas:

1. Substituição de pneus, deslizadores de aterragem ou calços dos deslizadores;

2. Substituição do cordão de amortecedores elásticos do trem de aterragem quando não são necessárias ferramentas especiais;

3. Substituição de cabos de segurança ou de pinos fendidos defeituosos, excepto os dos motores, sistemas de transmissão, comandos de voo e rotores;

4. Reparações por remendo à tela que não exige a costura do reforço ou a remoção de partes estruturais ou de superfícies de comando, se as reparações não cobrem um dano estrutural e não abrangem as lâminas do rotor;

5. Reparação de estofos e mobiliário da cabina ou do interior do cockpit quando a reparação não requer o desmantelamento de qualquer estrutura ou sistema operativo ou interferir com um sistema operativo ou afectar a estrutura da aeronave;

6. Reparações, que não exigem soldadura, à carenagem, tampas de cobertura e capotas não estruturais;

7. Substituição de janelas laterais quando esse trabalho não interfere com a estrutura ou com qualquer sistema operativo;

8. Substituição de cintos de segurança ou arnês de segurança;

9. Substituição de peças de assentos que não envolvam o desmantelamento de qualquer estrutura ou de qualquer sistema operativo;

10. Substituição de lâmpadas, reflectores, vidros, lentes ou luzes;

11. Substituição de qualquer capota que não exija a remoção dos comandos de hélices, rotores ou desconexão de comandos do motor ou comandos de voo;

12. Substituição de velas de ignição defeituosas.

RACSTP Parte 47 – REGISTO DE AERONAVES

47.A - GERAL

47.A.100 Objecto

a) O presente regulamento estabelece os requisitos relativos ao registo e marcas de nacionalidade e matrícula de aeronaves civis, conforme as disposições do código aeronáutico e da legislação nacional.

b) A Autoridade referida nesta Parte é o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC).

47.A.105 Aplicabilidade

a) O presente regulamento aplica-se a todas as aeronaves civis, suas partes e componentes, sujeitas a registo, ou registadas, em São Tomé e Príncipe.

b) Este regulamento não se aplica a balões-piloto meteorológicos utilizados, exclusivamente, para fins meteorológicos, ou a balões livres não tripulados sem carga útil.

47.A.110 Definições

Os seguintes termos têm o significado específico nesta Parte. Os termos não incluídos nesta subsecção e não definidos no RACSTP Parte 1 ou na legislação aplicável têm o mesmo significado utilizado nos anexos à Convenção:

Giroavião. Uma aeronave mais pesada do que o ar, a motor, que deve a sua sustentação em voo a reacções do ar sobre um ou mais rotores que rodam livremente sobre eixos substancialmente verticais.

Ornitóptero. Uma aeronave mais pesada do que o ar que deve a sua sustenção em voo principalmente a reacções do ar contra superfícies planas às quais é transmitido um movimento de batimento

47.A.115 Classificação de aeronaves

a) As aeronaves classificam-se de acordo com a tabela incluída no Apêndice A.

b) Uma aeronave concebida para ser operada sem piloto a bordo deve, ainda, ser classificada como não tripulada.

c) As aeronaves não tripuladas incluem balões livres não tripulados e aeronaves pilotadas remotamente.

47.A.120 Tipos de Registos.

a) As aeronaves são registadas em São Tomé e Príncipe nas seguintes categorias de registo:

1. Aeronaves públicas;

2. Aeronaves privadas:

(i) comerciais;

(ii) particulares.

b) Uma aeronave é registada como pública quando a aeronave é destinada ao serviço e uso exclusivo do poder público.

c) Uma aeronave é registada como comercial quando:

1. A aeronave é destinada à operação comercial ao abrigo de um certificado de operador aéreo emitido de acordo com a Parte 9 dos RACSTP; ou

2. O avião ou helicóptero é destinado a operação ao abrigo de um certificado de centro de formação de voo emitido de acordo com a Parte 3 dos RACSTP.

47.B Requisitos de Registo e Matrícula

47.B.100 Geral

Uma aeronave civil, se sujeita a registo nos termos da legislação de São Tomé e Príncipe, apenas pode ser operada dentro de, ou sobre São Tomé e Príncipe, se essa aeronave:

1. Está registada conforme as disposições deste regulamento e possui um certificado de matrícula válido, transportado a bordo em todas as operações;

2. Traz pintadas ou afixadas as marcas de nacionalidade e de matrícula conforme exigido na Subparte 47.C.

47.B.105 Condição prévia ao registo

O candidato elegível, nos termos de 47.B.110 e da legislação nacional, que pretende importar a primeira de um novo tipo de aeronave deve apresentar um pedido de emissão do certificado de aceitação do tipo, no formulário e do modo determinado pela Autoridade.

47.B.110 Elegibilidade e nulidade

a) Uma aeronave é elegível a registo, se:

1. Qualquer uma das pessoas legítimas referidas a seguir tem qualquer direito de propriedade ou usufruto sobre a aeronave:

(i) um cidadão de São Tomé e Príncipe;

(ii) um cidadão estrangeiro com residência legal habitual em São Tomé e Príncipe;

(iii) uma pessoa colectiva constituída nos termos da legislação de São Tomé e Príncipe; ou

(iv) um órgão do Estado de São Tomé e Príncipe;

2. Não está registada em nenhum outro Estado;

3. A Autoridade tiver previamente emitido um certificado de aceitação de tipo, ou documento equivalente, aplicável a esse tipo de aeronave;

4. É elegível à emissão de um certificado de aeronavegabilidade ou uma autorização de voo, em conformidade com a Parte 21, conforme determinado pela Autoridade.

b) Podem ser registadas, provisoriamente, em São Tomé e Príncipe as aeronaves utilizadas por operadores nacionais, ao abrigo de um contrato de locação, ou por um organismo público internacional do qual São Tomé e Príncipe seja membro.

c) Se, após o registo da aeronave, qualquer das pessoas referidas no parágrafo a) (1. perder a qualidade de pessoa legítima, o registo da aeronave torna-se, consequentemente, nulo, e o titular do certificado de matrícula deve devolver esse certificado, imediatamente, à Autoridade.

47.B.115 Registo de aeronaves

a) O registo aeronáutico nacional contém toda a informação incluída no certificado de matrícula da aeronave, e as seguintes informações adicionais:

1. O número e a data do registo;

2. O nome e endereço de cada pessoa que tenha um interesse legal sobre a aeronave ou uma parte da mesma, ou, no caso de um contrato de locação ou acordo financeiro, os nomes e endereços do locador e locatário, ou, se for o caso, do financiador;

3. O nome e endereço do proprietário anterior da aeronave;

4. A descrição de quaisquer (direitos) ónus ou encargos que recaiam sobre a aeronave;

5. Os dados da matrícula anterior, se aplicável;

6. O nome do operador;

7. A data de fabrico da aeronave;

8. A identificação da aeronave e das partes mais importantes, incluindo os motores, hélices, rotores e unidades de potência auxiliar (APU);

9. As modificações substanciais à aeronave;

10. Quaisquer alterações aos elementos das alíneas (2., (4. e (6. acima;

11. O local físico onde a aeronave se encontra normalmente estacionada.

b) O registo de um balão livre não tripulado contém:

1. A data, hora e local da declaração de aptidão;

2. O tipo de balão;

3. O nome do operador.

c) Qualquer pessoa interessada pode requerer à Autoridade cópia de registo do Registo Aeronáutico Nacional mediante o pagamento da taxa aplicável.

47.B.120 Publicação do Registo de Aeronaves

a) A Autoridade estabelece, mantém e publica um registo de aeronaves, denominado Registo de Aeronaves de São Tomé e Príncipe, contendo os seguintes elementos relativos às aeronaves portadoras de um certificado de matrícula emitido pela Autoridade:

1. O nome do proprietário da aeronave;

2. A marca de matrícula emitida de acordo com a secção 47.B.125; e

3. Quaisquer outros detalhes relativos à aeronave que a Autoridade considera necessários para fins de registo, certificação e inspecção.

b) Se o registo de uma aeronave for cancelado, o nome da pessoa em cujo nome a aeronave se encontrava registada é removido do Registo de Aeronaves de São Tomé e Príncipe.

47.B.125 (pedido) de emissão ou reserva de marca de matrícula

a) Sem prejuízo do disposto em 47.B.110 a) (1., o pedido de matrícula de uma aeronave pode ser feito:

1. Pelo proprietário da aeronave;

2. Por outra pessoa que tenha direitos legais de propriedade ou usufruto da aeronave;

3. Por um mandatário com procuração que lhe confira poderes especiais para o ato; ou

4. No caso de pessoa colectiva, por um representante legal com poderes para o ato.

b) O pedido de registo da aeronave deve:

1. Ser apresentado no formulário especificado pela Autoridade, contendo a informação descrita na N.I.47.B.125;

2. Fornecer provas da elegibilidade da aeronave para o registo;

3. Identificar o requerente e a sua elegibilidade para apresentar o pedido de registo;

4. Fornecer provas dos direitos de propriedade ou usufruto da aeronave;

5. Fornecer prova de não registo ou de cancelamento do registo anterior da aeronave;

6. Ser assinado por pessoa qualificada de acordo com a alínea a), com a assinatura reconhecida nos termos da lei, e no caso de representante, na qualidade e com poderes para o ata;

7. Ser acompanhado de prova de pagamento da taxa aplicável.

c) O pedido de matrícula pode ser apresentado com carácter de urgência, devidamente fundamentada, mediante o pagamento da taxa aplicável.

d) Antecedendo o pedido formal de matrícula, o requerente pode solicitar à Autoridade a reserva de marca de matrícula.

e) A reserva da marca de matrícula referida no parágrafo d) expira 12 meses após a data em que foi emitida.

f) A marca de matrícula reservada pode ser aplicada numa aeronave matriculada num outro Estado mas deve permanecer coberta até que a marca de matrícula oficial tenha sido atribuída a essa aeronave.

47.B.130 Certificado de matrícula de aeronave

a) O certificado de matrícula emitido pela Autoridade, de acordo com o modelo definido na N.I. 47.B.130, contém os seguintes elementos -

4. A identificação da entidade emissora;

5. O número do certificado;

6. A classificação geral da aeronave;

7. As marcas de nacionalidade e de matrícula atribuídas à aeronave;

8. O nome do fabricante e a designação da aeronave dada pelo fabricante;

9. O número de série da aeronave;

10. O nome e o endereço do proprietário;

11. A data de emissão do certificado;

12. A assinatura da pessoa autorizada.

b) A matrícula uma vez atribuída não pode ser alterada e cessa com o cancelamento do registo da aeronave.

47.B.135 Emissão de segunda via do certificado de matrícula

a) O titular do certificado de matrícula pode apresentar um pedido de emissão de segunda via, em caso de extravio, furto ou roubo ou inutilização do original, no formulário especificado pela Autoridade, contendo, sempre que possível, o comprovativo das circunstâncias da perda do mesmo.

b) A emissão da segunda via é sujeita à condição de que o titular continue a satisfazer os requisitos desta Parte.

47.B.140 Notificação de alteração dos elementos do registo

a) O titular do certificado de matrícula de uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe deve notificar a Autoridade no prazo de 5 dias úteis qualquer das seguintes situações:

1. Alteração do direito de propriedade ou usufruto da aeronave;

2. Alteração do endereço do proprietário;

3. Alteração de quaisquer ónus ou encargos sobre a aeronave;

4. Perda da condição de elegibilidade referida em 47.B.110 a);

5. A destruição da aeronave ou a sua retirada definitiva do serviço;

6. O desaparecimento da aeronave e o término das operações de busca e salvamento;

7. No caso de uma aeronave registada nos termos de 47.B.110 b), o término do contrato de locação, fretamento ou locação-venda.

b) Em qualquer das situações referidas nas alíneas (4. a (7. o registo é cancelado automaticamente.

47.B.145 Cancelamento do registo da aeronave

a) O pedido de cancelamento do registo de aeronave deve ser apresentado por pessoa elegível, nos termos de 47.B.110 a), no formulário e do modo estabelecido pela Autoridade.

b) Para além das circunstâncias referidas em 47.B.140 a) (4. a (7., o certificado de matrícula é cancelado se:

1. O registo tiver sido efectuado com base em documentação falsa ou fraudulenta.

2. O indivíduo que é proprietário da aeronave tiver falecido;

3. A entidade que é proprietária da aeronave sido tiver sido liquidada, dissolvida ou fundida com outra entidade;

4. A data de término do contrato de locação em vigor apresentado com o pedido de registo da aeronave em conformidade com 47.B.125 b) tiver sido prorrogada e a Autoridade não tiver sido notificado do facto no prazo de 5 dias úteis após a data de término do contrato de locação;

5. A aeronave não tiver sido utilizada em voo durante os últimos 5 anos, excepto se for uma aeronave ultraleve;

6. O proprietário da aeronave não tiver cumprido os requisitos de notificação referidos em 47.B.140.

c) O cancelamento do registo de uma aeronave em processo de exportação apenas pode ser efectuado se não subsistirem ónus ou encargos sobre a aeronave, salvo se o beneficiário do ónus ou encargo nele tiver consentido expressamente.

d) O titular ou qualquer pessoa que tenha a posse ou guarda de quaisquer documentos que tenham sido cancelados ou modificados nos termos deste regulamento deve devolver esses documentos à Autoridade no prazo de 5 (dias) úteis a contar da data do cancelamento ou modificação.

47.C Marcas de Nacionalidade e Matrícula

47.C.105 Aplicabilidade

Esta Subparte determina os requisitos de identificação e marcação de aeronaves civis registadas em São Tomé e Príncipe.

47.C.110 Geral

a) Uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe apenas pode ser operada se essa aeronave exibe as marcas de nacionalidade e de matrícula em conformidade com os requisitos desta subparte.

b) A menos que autorizado em contrário pela Autoridade, ninguém pode aplicar em qualquer aeronave um desenho, marca, ou símbolo que

modifique ou faça confundir as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave.

c) As marcas de nacionalidade e matrícula não devem ser tão semelhantes às marcas internacionais ao ponto de se confundirem com o Código Internacional de Sinais de Cinco Letras, Parte II, as combinações de 3 letras iniciadas por Q usadas no "Q Code", os sinais de socorro SOS, ou com outros códigos de urgência semelhantes, tais como: XXX, PAN e TTT.

d) As marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves devem:

1. Ser pintadas, ou afixadas por outros meios, assegurando um grau semelhante de permanência;

2. Ser livres de não ter qualquer ornamentação;

3. Contrastar com a cor de fundo;

4. Ser legíveis, e

5. Ser mantidas sempre limpas e visíveis.

47.C.115 Exibição de arcas

Uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe deve exibir a marca de nacionalidade "S9", indicando a nacionalidade de São Tomé e Príncipe, seguida do número de matrícula da aeronave, constituído por três letras romanas em maiúscula, atribuídas pela Autoridade, com um hífen colocado entre a marca de nacionalidade e a marca de matrícula.

47.C.120 Medidas das marcas

a) Uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe deve exibir as marcas de nacionalidade e matrícula conforme os requisitos de medidas desta subsecção.

b) Os caracteres das marcas devem ser de altura igual e:

1. No caso de uma aeronave mais pesada que o ar de asa fixa

(i) de pelo menos 50 (cinquenta) centímetros, sobre as asas; e

(ii) de pelo menos 30 (trinta) centímetros, sobre a fuselagem ou estrutura equivalente, sem interferir com os contornos da fuselagem ou estrutura equivalente; e;

(iii) de pelo menos 30 (trinta) centímetros, nas superfícies verticais da cauda, com um espaço livre de pelo menos 5 (cinco) centímetros a partir dos bordos de ataque e de fuga da superfície da cauda.

2. No caso de um giro-avião:

(i) as marcas devem ser de pelo menos 30 (trinta) centímetros de altura, ou

(ii) se a superfície da parte do giro-avião onde as marcas vão ser aplicadas for insuficiente para permitir a conformidade com (i), as marcas devem ser localizadas o mais alto possível e ser de altura nunca inferior a 15 (quinze) cm;

(iii) em qualquer dos casos referidos acima, deve-se deixar um espaço livre de 5 (cinco) centímetros a partir da extremidade da parte do giro-avião onde as marcas são aplicadas, sem interferir com os contornos do giro-avião.

(iv) as marcas devem ser verticais ou inclinadas no mesmo ângulo não superior a 30 (trinta) graus em relação ao eixo vertical.

3. A altura das marcas em aeronaves mais leves que o ar, que não sejam balões livres não tripulados, deve ser de pelo menos 50 (cinquenta) centímetros.

4. As marcas em balões livres não tripulados e em outras aeronaves mais leves que o ar que não possuam uma superfície de tamanho suficiente para acomodar marcas de pelo menos 50 (cinquenta) centímetros de altura, devem ser determinadas pela Autoridade, tendo em conta o tamanho da carga útil à qual a placa de identificação é afixada e a necessidade de ser facilmente identificável.

c) A largura de cada caractere, excepto a letra I e o número 1, e o comprimento do hífen devem ser de dois terços da altura de um caractere.

d) Os caracteres e hífenes devem ser formados por linhas contínuas com a espessura de um sexto da altura de um caractere e numa cor que contraste claramente com o fundo.

e) Cada caractere deve estar separado daquele que imediatamente o precede ou segue, por um espaço de pelo menos um quarto da largura de um caractere, sendo um hífen considerado, para o efeito, como um caractere.

f) As marcas exigidas neste regulamento para as aeronaves de asa fixa devem ter a mesma altura, largura, espessura e espaçamento em ambos os lados da aeronave, devendo as respectivas Letras ser inscritas em maiúsculas e em caracteres romanos e os números em arábico.

47.C.125 Localização de marcas em aeronaves mais pesadas que o ar

a) Uma aeronave de asa fixa deve exibir as marcas, uma única vez, sobre a superfície inferior da estrutura da asa, do seguinte modo:

1. Localizadas na metade esquerda da superfície inferior da estrutura das asas, a não ser que se prolonguem por toda a superfície inferior da estrutura da asa.

2. Sempre que possível, equidistantes dos bordos de ataque e de fuga das asas.

3. A parte superior das letras e números virada para o bordo de ataque da asa.

b) Uma aeronave mais pesada que o ar com uma fuselagem ou estrutura equivalente e uma superfície vertical da cauda deve exibir as marcas exigidas nas superfícies verticais da cauda ou nos lados da fuselagem, do seguinte modo:

1. Quando exibidas numa única cauda vertical, horizontalmente em ambas as superfícies, e quando exibidas numa cauda multivertical, sobre as superfícies exteriores.

2. Quando exibidas nas superfícies de fuselagem, horizontalmente em ambos os lados da fuselagem entre o bordo de fuga da asa e o bordo de ataque do estabilizador horizontal.

3. Se as nacelas do motor ou outros acessórios estiverem localizadas na área descrita no parágrafo b) (2. e forem parte integrante da aeronave, as marcas podem ser aplicadas sobre as nacelas ou acessórios.

47.C.130 Localização de marcas em aeronaves mais leves que o ar

a) Um dirigível deve exibir as marcas, do seguinte modo:

1. No casco, localizadas longitudinalmente em cada lado e na superfície superior, sobre a linha de simetria; ou

2. Nas superfícies dos estabilizadores horizontais e verticais:

(i) relativamente ao estabilizador horizontal, localizadas na metade direita da superfície superior e na metade esquerda da superfície inferior, com os topos das letras e números virados para o bordo de ataque; e

(ii) relativamente ao estabilizador vertical, localizadas na metade inferior de cada lado do estabilizador, com as letras e números aplicados horizontalmente.

b) Um balão esférico, excepto um balão livre não tripulado, deve exibir as marcas em dois lugares diametralmente opostos entre si e localizadas perto da circunferência máxima horizontal do balão.

c) Um balão não esférico, excepto um balão livre não tripulado, deve exibir as marcas em cada lado, localizadas perto da secção transversal máxima do balão imediatamente acima da banda de cordame ou dos pontos de fixação dos cabos de suspensão do cesto.

d) Uma aeronave mais leve que o ar, excepto um balão livre não tripulado, deve exibir as marcas laterais de modo a serem visíveis tanto dos lados como do solo.

e) Um balão livre não tripulado deve exibir as marcas na placa de identificação.

47.C.135 Casos especiais de tamanho e localização de marcas

a) Se apenas uma das superfícies autorizadas para exibição das marcas exigidas tem a dimensão suficiente para exibir as marcas de modo a cumprir os requisitos de medidas desta secção e a outra não, o operador deve aplicar as marcas de tamanho regulamentar nessa superfície.

b) Se nenhuma superfície tem a dimensão suficiente para exibir marcas de tamanho regulamentar, a Autoridade pode aprovar medidas de marcas com a maior dimensão possível para exibição sobre a maior das duas superfícies.

c) Se, em virtude da configuração da aeronave, não for possível aplicar as marcas de acordo com este regulamento, o requerente pode solicitar à Autoridade uma autorização para inserir as marcas de uma outra forma, fornecendo um diagrama claro da localização alternativa sugerida, mas sempre de modo a salvaguardar a identificação fácil e rápida da aeronave.

47.C.140 Remoção de marcas e códigos atribuídos à aeronave

a) A remoção das marcas de nacionalidade e matrícula exibidas numa aeronave registada em São Tomé e Príncipe apenas é permitida nos seguintes casos:

1. A aeronave tenha sido retirada definitivamente do serviço;

2. A aeronave esteja a ser exportada;

3. A propriedade da aeronave esteja sendo, ou tenha sido, transferida para uma pessoa não legítima de acordo com 47.B.110 a) e o titular do certificado de matrícula da aeronave tenha formalmente solicitado e obtido o cancelamento da matrícula da aeronave;

4. Seja necessário remover as marcas para operação de manutenção;

5. A Autoridade tenha autorizado a remoção das marcas, em conformidade com a subsecção 47.B.145.

b) Se o (certificado) de matrícula for cancelado a Autoridade pode notificar o titular do certificado de matrícula para remover as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave;

c) Sem prejuízo do disposto na alínea d), o titular do certificado de matrícula deve remover as marcas de nacionalidade e matrícula, a placa de identificação referida em 47.C.145 e todos os códigos atribuídos à aeronave logo após o cancelamento do registo da aeronave.

d) Todos os códigos de 24 bits de transponders Modo S ou codificações ELT incorporados na aeronave devem ser removidos logo após o cancelamento do registo, ou o mais tardar logo após o voo ou viagem de exportação, desde que:

1. O voo ou viagem de exportação tem lugar imediatamente após o cancelamento do registo; e

2. O novo Estado de registo ainda não tiver atribuído um novo código transponder; e

3. Os registos apropriados tiverem sido introduzidos na caderneta técnica da aeronave especificando a remoção do código transponder ou código ELT após o voo ou viagem de exportação.

47.C.145 Placa de identificação

Para além das placas de identificação requeridas pelo código de aeronavegabilidade aplicável, uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe deve trazer afixada uma placa de identificação com as seguintes características:

1. Com a inscrição de forma permanente das marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave;

2. Concebida de metal à prova de fogo ou outro material à prova de fogo que possua propriedades físicas adequadas;

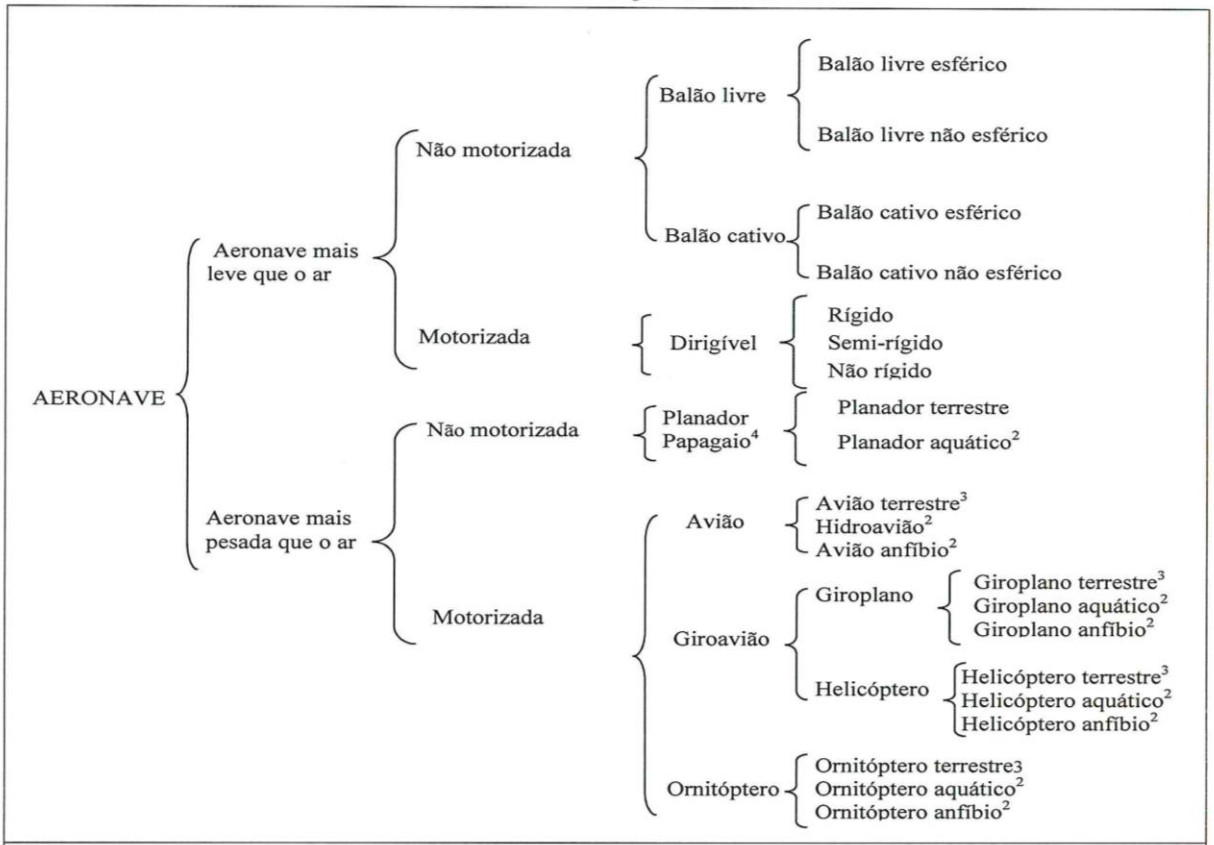
3. Afixada à aeronave numa posição proeminente, perto da entrada principal ou, no caso de um balão livre não tripulado, afixada ao exterior da carga útil de modo a ser facilmente visível;

4. Afixada numa posição proeminente perto da entrada ou compartimento principal, no caso de uma aeronave pilotada remotamente, ou afixada ao exterior, de modo a ser facilmente visível se a aeronave não tiver entrada ou compartimento principal.

APÊNDICE A: Classificação de aeronaves

As aeronaves classificam-se conforme o especificado no Quadro 1 a seguir:

Quadro 1 – Classificação de aeronaves



1. Geralmente designado "balão-papagaio".
2. Um "flutuador" ou "bote" pode ser acrescentado, conforme apropriado.
3. Inclui aeronave equipada com trem de aterragem tipo esqui.
4. Por questão de ser completo, apenas.

NI - NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO

NI 47.B.125 - Pedido do certificado de matrícula

a) O pedido do certificado de matrícula da aeronave deve conter a seguinte informação:

1. O nome e endereço do comprador e proprietário vendedor da aeronave;

2. A identificação da aeronave, incluindo o fabricante, o tipo, modelo conforme designação dada pelo fabricante, o número de série e elementos das suas partes mais importantes, incluindo motores, hélices, rotores e unidades de potência auxiliar (APU);

3. Os elementos da matrícula anterior ou reservada, se aplicável;

4. O uso a que se destina a aeronave;

5. O local físico onde a aeronave se encontra normalmente estacionada;

6. O nome e assinatura do requerente; e

7. A data do pedido.

b) O pedido deve ser acompanhado dos seguintes elementos:

1. Documento comprovativo da propriedade pelo vendedor

2. Contrato de compra e venda ou documento comprovativo da venda ("Bill of Sale");

3. Contrato de locação, se aplicável;

4. Tradução de documentos para português, se aplicável;

5. Cópia de passaporte de cidadão nacional, título de residência ou diploma legal de constituição de sociedade, conforme a situação do requerente;

6. Procuração com poderes para o ato, ou mandato de representação com poderes para o ato, conforme a situação do requerente;

7. Certificado de navegabilidade para exportação, se emitido, ou cópia do último certificado de navegabilidade, ou autorização de voo, conforme aplicável;

8. Cópia da placa de identificação da aeronave;

9. Certificado de abate ao registo aeronáutico do país da anterior matrícula, ou certificado de não registo, conforme aplicável;

10. Certidão de desembaraço alfandegário, se se tratar de uma aeronave importada;

11. Cópia autenticada do certificado de seguro da aeronave;

12. Fotografias da aeronave, conforme indicado no formulário do pedido.

NI 47.B.130 Certificado de matrícula de aeronave

O certificado de matrícula de aeronave emitido pela Autoridade tem o seguinte formato e conteúdo:

Nº	**REPÚBLICA DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE** *Instituto Nacional de Aviação Civil*	Classificação Geral *Classification*
	CERTIFICADO DE MATRÍCULA ***CERTIFICATE OF REGISTRATION***	
Marcas de nacionalidade e Matrícula *Nationality and registration marks* **S9 -**	Construtor: *Manufacturer:* Modelo: *Model:*	Número de série *Serial number*
Nome do proprietário: *Name of owner* Endereço do proprietário: *Address of owner*		
Certifica-se que a aeronave acima indicada foi devidamente inscrita no Registo Aeronáutico Nacional, conforme a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 7 de Dezembro de 1944, e a legislação de São Tomé e Príncipe em vigor. *It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the National Aircraft Register in accordance with the Convention on International Civil Aviation, dated 7 December 1944, and with the Sao Tome and Principe legislation in force.*		
Emitido em (dd/mm/aa): *Date of issue (dd/mm/yy):*	Presidente do Conselho de Administração *President of the Administration Council* Nome e assinatura *Name and Signature*	
F47-001 Original	21/11/2018	

*****

RACSTP Parte 92 – TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS POR VIA AÉREA

Subparte 92.A - Geral

92.A.100 Objectivo

a) Esta parte estabelece os requisitos para o transporte de mercadorias perigosas em aeronaves e os procedimentos para os pedidos de aprovação para o transporte de tais produtos em aeronaves.

b) A emissão de uma aprovação ou de uma autorização indica apenas que o titular é considerado competente para garantir o transporte seguro de mercadorias perigosas. A posse de tal documento não exime o operador ou o piloto-comandante da responsabilidade pelo cumprimento de qualquer outra legislação em vigor.

c) As outras Partes dos RACSTP podem ter impacte sobre as actividades realizadas ao abrigo desta Parte. Em particular, a Parte 1 contém definições que se aplicam, salvo indicação em contrário, a todas as Partes.

d) A Autoridade referida nesta Parte é o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC).

92.A.105 Aplicabilidade

a) Sob reserva da alínea b), esta Parte aplica-se a:

1. O operador de uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe;

2. O operador de uma aeronave registada no estrangeiro que opera no território de São Tomé e Príncipe;

3. Qualquer agente de (1. ou (2.;

4. O expedidor que consigna qualquer mercadoria perigosa para transporte por via aérea em São Tomé e Príncipe ou numa aeronave registada em São Tomé e Príncipe;

5. O operador de um aeródromo em São Tomé e Príncipe;

6. Qualquer outra pessoa que entrega ou causa a entrega para transporte, ou que recebe ou causa a recepção a bordo de uma aeronave de qualquer mercadoria perigosa, quando essa pessoa sabe ou deve saber ou suspeita tratar-se de mercadoria capaz de colocar em risco a saúde, a segurança, a propriedade ou o ambiente quando transportada por via aérea.

b) Nada nesta parte, a não ser a obrigação de ser titular de uma aprovação em conformidade com o parágrafo 92.A.130 (1., é aplicável a uma aeronave que voa exclusivamente para efeitos de despejar artigos destinados para fins de agricultura, horticultura, conservação florestal ou controlo da poluição desde que as mercadorias perigosas sejam transportadas e carregadas em conformidade com as condições sujeitas às quais a aprovação foi concedida.

c) Qualquer referência nas Instruções Técnicas ou nesta Parte à recepção a bordo, ao carregamento ou ao transporte de mercadorias perigosas dentro de ou numa aeronave deve ser interpretada como aplicando-se também à colocação, suspensão ou transporte de tais mercadorias por baixo de uma aeronave, a menos que o contexto indique de outro modo.

92.A.110 Definições

Os seguintes termos têm o significado específico nesta parte. Os termos não incluídos nesta subsecção e não definidos na Parte 1 ou na legislação aplicável têm o mesmo significado utilizado nos anexos à Convenção:

Acidente com mercadorias perigosas - uma ocorrência associada e relacionada com o transporte de mercadorias perigosas por via aérea que resulte em lesão fatal ou grave a uma pessoa ou em danos materiais ou ambientais substanciais;

Aeronave de carga - aeronave que transporta mercadorias ou bens, mas não passageiros, e para efeitos da presente Parte, não são considerados passageiros:

a) Um membro da tripulação;

b) O trabalhador de um operador autorizado a ser transportado e transportado de acordo com as instruções contidas no manual de operações;

c) Um representante autorizado da Autoridade

d) Uma pessoa com funções relativas a uma remessa específica a bordo.

Agente de handling - um agente que exerce em nome do operador algumas ou todas as funções deste

último, incluindo a recepção, carga, descarga, transferência ou outro tratamento de passageiros ou de carga;

Aprovação. Uma autorização concedida pela Autoridade para:

a) O transporte de mercadorias perigosas proibidas em aeronaves de passageiros e/ou de carga, sempre que as Instruções Técnicas disponham que tais mercadorias podem ser transportadas com uma aprovação; ou

b) outras finalidades previstas nas instruções técnicas.

Nota: Na ausência de uma referência específica nas Instruções Técnicas que permita a concessão de uma aprovação, pode ser solicitada uma isenção.

Consignação - um ou mais volumes de mercadorias perigosas aceites por um operador de um expedidor numa única vez e num único endereço, recebidos num único lote e encaminhados para um consignatário num determinado destino;

Contentor de Carga - um artigo de equipamento de transporte de materiais radioactivos, concebido para facilitar o transporte desses materiais, embalados ou não, por um ou mais modos de transporte, mas que não inclui um dispositivo de carga unitária (unit load device);

Dispositivo de Carga Unitária (Unit Load Device – ULD) - todo o tipo de contentor de carga, contentor de aeronave, palete de aeronave com rede ou palete de aeronave com rede sobre um iglu;

Documento de transporte de mercadorias perigosas - documento especificado pelas Instruções Técnicas contendo informação sobre essas mesmas mercadorias;

Embalagem - o receptáculo e demais componentes ou materiais necessários à sua função de contenção

Estado de destino - o Estado em cujo território a expedição é finalmente descarregada da aeronave;

Estado de origem - o Estado em cujo território a mercadoria foi primeiramente embarcada para transporte numa aeronave;

Excepção. Uma disposição desta Parte que exclui um artigo específico de mercadoria perigosa dos requisitos normalmente aplicáveis a esse artigo.

Incidente com mercadorias perigosas - uma ocorrência, que não um acidente com mercadorias perigosas, que:

a) Esteja associada e relacionada com o transporte de mercadorias perigosas por via aérea, que ocorra não necessariamente a bordo de uma aeronave, da qual resulte lesão pessoal, danos materiais ou ambientais, incêndio, ruptura, derrame, fuga de fluidos ou de radiação ou qualquer outra evidência de que a integridade da embalagem não foi mantida; ou

b) Esteja relacionada com o transporte de mercadorias perigosas e que ponha gravemente em risco a aeronave ou os seus ocupantes;

Instruções Técnicas - a última edição em vigor das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (ICAO Doc 9284., incluindo quaisquer suplementos e adendas, aprovada e publicada pela Organização da Aviação Civil Internacional;

Isenção. Uma autorização, que não seja uma aprovação, concedida pela Autoridade que dispensa o cumprimento de disposições das Instruções Técnicas;

Lista de verificação de aceitação - lista utilizada para auxiliar a verificação externa de volumes de mercadorias perigosas e os documentos associados, para se determinar o cumprimento dos requisitos aplicáveis;

Mercadoria perigosa. Artigos ou substâncias susceptíveis de representar um risco para a saúde, a segurança, a propriedade ou o ambiente e que são indicados na lista de mercadorias perigosas nas Instruções Técnicas ou que são classificados de acordo com essas instruções.

Nome de embarque - a designação utilizada em todos os documentos e notificações e, quando apropriado, nas embalagens, para descrever um determinado artigo ou substância;

Número de identificação (ID) um número de identificação especificado nas Instruções Técnicas para um produto de mercadorias perigosas ao qual não tenha sido atribuído um número UN;

Número UN - o número de quatro algarismos atribuído pelo Comité de Peritos das Nações Unidas para o transporte de mercadorias perigosas, para identificar uma substância ou um conjunto de substâncias;

Sobrembalagem - embalagem utilizada por um único expedidor que contém um ou mais volumes e constitui uma unidade para facilitar a sua manipulação e movimentação para conveniência de manuseamento e estiva, mas não inclui um dispositivo de carga unitária.

Volume- o produto final da operação de empacotamento que consiste na embalagem em si e no seu conteúdo preparado para o transporte;

92.A.115 Legislação, requisitos e procedimentos

a) O titular de uma aprovação ou de uma autorização deve assegurar que todas as pessoas empregadas, envolvidas ou contratadas pelo titular para desempenhar actividades conexas, estejam familiarizadas com as partes adequadas da legislação, os requisitos dos RACSTP, quaisquer condições aplicáveis constantes da aprovação ou autorização e os procedimentos especificados na documentação de segurança de voo do titular da aprovação.

92.A.120 Poder de inspeccionar

a) O operador de aeronave ou operador de aeródromo deve assegurar que qualquer pessoa autorizada pela Autoridade é permitida a bordo de uma aeronave, ou num aeródromo ou local onde uma aeronave tenha descolado ou aterrado.

b) Cada pessoa a quem esta Parte se aplica deve assegurar que a pessoa autorizada pela Autoridade tenha acesso a qualquer documentação relacionada com a operação. O titular de uma aprovação é responsável por assegurar que, se solicitado pela pessoa autorizada, a documentação seja apresentada num prazo razoável.

c) A pessoa autorizada pode examinar, recolher amostras e apreender quaisquer artigos que a pessoa autorizada tenha motivos razoáveis para suspeitar que possam ser mercadorias perigosas em relação às quais as disposições desta parte não foram cumpridas.

d) A pessoa autorizada pode abrir ou exigir a abertura de qualquer bagagem ou embalagem que a pessoa autorizada tenha motivos razoáveis para suspeitar que pode conter mercadorias perigosas em relação às quais as disposições desta Parte não foram cumpridas.

e) Sob reserva do disposto na alínea (i), as amostras colhidas ou as mercadorias apreendidas por uma pessoa autorizada ao abrigo do presente regulamento podem ser mantidas ou detidas, respectivamente, pelo período que a Autoridade considere necessário para o caso e podem ser descartadas da forma que a Autoridade considere apropriado ao caso.

f) Sem prejuízo da generalidade da alínea e), as amostras colhidas ou as mercadorias apreendidas ao abrigo do presente regulamento podem ser mantidas ou detidas, respectivamente:

1. Para uso como prova num processo por delito; ou

2. Para exame forense ou para investigação relativa a um delito.

g) A pessoa a quem as mercadorias foram apreendidas pela pessoa autorizada ao abrigo do presente regulamento pode requerer à Autoridade a liberação dos artigos mediante um pedido escrito e acompanhado de prova de propriedade.

h) Se a Autoridade ficar convencida de que o requerente é o proprietário do artigo em causa e que não é necessária uma retenção adicional do artigo para fins processuais o mesmo artigo é devolvido ao requerente.

(i) Se, na opinião da Autoridade, já não se justificar a retenção do artigo ou não tiver sido submetido um pedido nos termos da alínea g) ou o pedido tiver sido rejeitado, o artigo em causa deve ser destruído ou descartado do modo decidido pela Autoridade.

92.A.125 Proibição do transporte de mercadorias perigosas

a) Sob reserva do disposto nas alíneas b) e c), ninguém pode:

1. Entregar ou causar a entrega para transporte numa aeronave, ou

2. Receber ou causar a recepção a bordo de uma aeronave

a) De qualquer mercadoria perigosa, que essa pessoa saiba ou deva saber ou suspeite ser mercadoria capaz de representar risco para a saúde, segurança, propriedade ou ambiente quando transportada por via aérea, a menos que

as Instruções Técnicas tenham sido cumpridas e a embalagem dessa mercadoria esteja em condições adequadas para o transporte por via aérea.

b) Sob reserva do disposto na alínea c), os requisitos da presente Parte não são aplicáveis às mercadorias perigosas especificadas nas Instruções Técnicas como sendo:

1. Para a navegação adequada ou a segurança do voo, desde que:

(i) o seu transporte numa aeronave seja requerido pelos RACSTP ou sejam de outro modo utilizadas na aeronave para efeitos de voo em condições ordeiras, em conformidade com as práticas usuais, quer essas mercadorias sejam ou não destinadas a serem transportadas ou a ser utilizadas nesse voo em particular; ou

(ii) quando se trata de peças de reposição ou peças removidas, cumpram as disposições do parágrafo 2.2.2 da parte 1 das Instruções Técnicas; ou

2. Para a prestação, durante o voo, de auxílio médico a um doente ou auxílio veterinário, desde que:

(i) o seu uso seja ou possa ser requerido durante o voo;

(ii) a sua utilização seja ou possa ser requerida durante um voo subsequente pela mesma aeronave e não seja possível carregar as mercadorias na aeronave durante o período que antecede o início desse voo subsequente; ou

(iii) foram utilizadas ou poderiam ter sido utilizadas durante um voo anterior pela mesma aeronave e não foi possível descarregá-las da aeronave após esse voo; ou

3. Para a prestação, durante o voo, de auxílio relacionado com operações de busca e salvamento; ou

4. Permitidas para transporte de passageiros ou tripulantes se cumprirem as disposições da parte 8 das instruções técnicas; ou

5. Destinadas ao uso ou à venda durante o voo se as Instruções Técnicas as identificarem como itens que podem ser transportados para venda ou utilização durante o voo ou, quando se destinem a substituir tais itens ou tenham sido substituídos e sejam transportadas em conformidade com o parágrafo 2.2.3 da parte 1 das Instruções Técnicas.

c) Os artigos especificados na alínea b) apenas podem ser transportados se cumprirem as disposições aplicáveis da parte 8 e dos parágrafos 1.1.4 e 2,2 da parte 1 das Instruções Técnicas.

92.A.130 Requisito de aprovação

a) O operador que pretenda transportar ou tenha carregado na aeronave qualquer mercadoria perigosa deve:

1. Possuir uma aprovação emitida pela Autoridade;

2. Assegurar que tais mercadorias sejam transportadas e carregadas de acordo com:

(i) Quaisquer condições a que a aprovação possa estar sujeita

(ii) as Instruções Técnicas.

b) O operador deve demonstrar à Autoridade de que é competente para transportar mercadorias perigosas com segurança.

c) A aprovação referida nesta subsecção é sujeita às condições que a Autoridade considerar apropriadas.

d) Quando especificamente previsto nas Instruções Técnicas, a Autoridade pode conceder uma aprovação, desde que, em tal caso, um nível geral de segurança no transporte, equivalente ao nível de segurança previsto nas Instruções Técnicas, seja alcançado.

e) A aprovação referida no parágrafo d) pode ser concedida:

a) Em casos de extrema urgência; ou

b) Quando outras formas de transporte não sejam apropriadas; ou

c) Quando o pleno cumprimento dos requisitos estabelecidos for contrário ao interesse público.

f) A Autoridade pode conceder uma isenção do disposto nas Instruções Técnicas, desde que,

em tal caso, tenham sido esgotados os esforços para alcançar um nível global de segurança no transporte, equivalente ao nível de segurança previsto no Instruções.

g) Quando São Tomé e Príncipe for o Estado sobrevoado, e nenhum dos critérios para a concessão de uma isenção for relevante, a Autoridade pode conceder uma isenção baseada unicamente no facto de considerar que um nível equivalente de segurança no transporte aéreo foi alcançado.

92.A.135 Prestação de informação a passageiros e outras pessoas

a) Qualquer pessoa que, em São Tomé e Príncipe, disponibilize voos numa aeronave deve assegurar que as pessoas que sejam, ou possam ser, passageiros sejam advertidas quanto aos tipos de mercadorias perigosas que são proibidas de transportar na aeronave como bagagem despachada ou na sua posse.

b) O operador de aeródromo deve assegurar que as pessoas que sejam, ou possam ser, passageiros em voos comerciais sejam avisadas quanto aos tipos de mercadorias perigosas que são proibidas de transportar na aeronave, como bagagem despachada ou na sua posse, exibindo avisos suficientes em número e destaque para esse fim:

1. Em cada local do aeródromo onde são emitidos bilhetes;

2. Em cada área do aeródromo destinada a juntar passageiros para embarque;

3. Em cada local de check-in de passageiros.

c) O operador de transporte aéreo comercial de passageiros, ou o seu agente, deve assegurar que as pessoas que sejam ou possam ser passageiros sejam avisadas quanto ao tipo de mercadorias perigosas que são proibidas de transportar na aeronave, como bagagem despachada ou na sua posse, exibindo avisos suficientes em número e destaque para esse fim:

1. Em cada local do aeródromo onde são emitidos bilhetes;

2. Em cada área do aeródromo destinada a juntar passageiros para embarque;

3. Em cada local de check-in de passageiros.

4. No sítio onde o operador disponibiliza bilhetes para compra remota (por exemplo, através da Internet);

5. No sítio onde o operador disponibiliza o processo de check-in remoto (por exemplo, através da Internet);

d) Os operadores, expedidores ou outras organizações envolvidas no transporte de mercadorias perigosas devem prestar toda a informação ao pessoal que lhes permitam desempenhar as suas funções relativas ao transporte de mercadorias perigosas e fornecer instruções sobre a acção a tomar em caso de emergências que envolvam mercadorias perigosas.

Subparte 92.B Responsabilidades do operador

92.B.100 Aceitação de mercadorias perigosas

a) O operador de uma aeronave em que mercadorias perigosas vão ser transportadas deve assegurar que nenhum volume, sobrembalagem ou contentor de carga que contenha mercadorias perigosas é aceite para transporte na aeronave antes de ser inspeccionado para determinar que:

1. Tanto quanto seja possível verificar, as mercadorias não são proibidas para transporte por via aérea em circunstância alguma pelas disposições das Instruções Técnicas;

2. Tanto quanto seja possível verificar, as mercadorias são classificadas conforme exigido pelas Instruções Técnicas;

3. Tanto quanto seja possível verificar, as mercadorias são embaladas conforme exigido pelas

4. O volume, a sobrembalagem ou o contentor de carga são marcados e rotulados de acordo com as disposições dos capítulos 2 e 3 da parte 5 das Instruções Técnicas;

5. O volume, a sobrembalagem ou o contentor de carga não têm fugas ou não estão danificados de modo a permitir o vazamento do conteúdo.

b) O operador de uma aeronave em que mercadorias perigosas vão ser transportadas deve assegurar que nenhum volume,

sobrembalagem ou o contentor de carga que contenha mercadorias perigosas é aceite para transporte nessa aeronave, excepto se for acompanhado de um documento de transporte de mercadorias perigosas, excepto quando as Instruções Técnicas indicarem que esse documento não é exigido, e deve inspeccionar tal documento para determinar que cumpre as disposições das Instruções Técnicas.

c) Para efeitos de cada uma das inspecções exigidas pelas alíneas a) e b), o operador deve utilizar uma lista de verificação de aceitação e registar os resultados da inspecção nessa lista.

d) A lista de verificação de aceitação deve constar de um formulário e prever o registo de todos detalhes que permitam que a inspecção pertinente seja feita de forma completa e precisa através do preenchimento dessa lista.

92.B.105 Prestação de informação

a) O operador de uma aeronave em que mercadorias perigosas vão ser transportadas deve prestar ao piloto-comandante, o mais cedo possível antes da partida da aeronave, informação escrita, conforme especificado nas instruções técnicas.

b) O operador deve incluir no manual de operações toda a informação que permita à tripulação de voo exercer as suas responsabilidades relativas ao transporte de mercadorias perigosas e as instruções quanto à acção a tomar em caso de emergência decorrente envolvendo mercadorias perigosas.

c) O operador de uma aeronave que transporte carga, e qualquer agente seu, deve assegurar que sejam apresentados em número e proeminência suficientes para o efeito os avisos que informam sobre o transporte de mercadorias perigosas nos locais onde a carga é aceite para transporte.

92.B.110 Método de carregamento

a) O operador de uma aeronave em que mercadorias perigosas vão ser transportadas como carga deve assegurar que:

1. As mercadorias perigosas não são transportadas num compartimento ocupado por passageiros ou na cabina de pilotagem, excepto nas circunstâncias permitidas pelo disposto no parágrafo 2.1 da parte 7 das Instruções Técnicas;

2. Qualquer volume, sobrembalagem ou contentor de carga que contenha mercadorias perigosas é carregado, segregado, arrumado e seguro na aeronave em conformidade com o disposto no capítulo 2 da parte 7 das Instruções Técnicas;

3. Os volumes, sobrembalagens ou contentores de carga que ostentem uma indicação de que só podem ser transportados numa aeronave de carga são carregados e arrumados em conformidade com o disposto no parágrafo 2.4.1 da parte 7 das Instruções Técnicas e não são carregados numa aeronave de transporte de passageiros;

4. Os volumes, sobrembalagens ou contentores de carga que contenham mercadorias perigosas são inspeccionados quanto a indícios de danos ou fugas antes de serem carregados na aeronave ou colocados num dispositivo de carga unitária;

5. Um dispositivo de carga unitária que contenha mercadorias perigosas não seja carregado a não ser que tenha sido inspeccionado e encontrado isento de quaisquer indícios de fuga ou danos aos volumes, sobrembalagens ou contentores de carga nele contidos;

6. Um volume, sobrembalagem ou contentor de carga que contenha mercadorias perigosas e que aparente fuga ou estar danificado não seja carregado na aeronave;

7. Qualquer volume, sobrembalagem ou contentor de carga que contenha mercadorias perigosas que seja encontrado com fuga ou danificado numa aeronave seja removido e que toda a carga ou bagagem carregada nessa aeronave esteja em estado adequado para transporte por via aérea e não tenha sido contaminada.

b) O operador de uma aeronave em que mercadorias perigosas tenham sido transportadas deve assegurar, após a descarga, que todos os volumes, sobrembalagens ou contentores de carga que contenham mercadorias perigosas sejam inspeccionados quanto a sinais de danos ou fuga e, se existirem tais sinais, deve assegurar que todas as partes

da aeronave onde os volumes, sobrembalagens ou contentores de carga estiveram arrumadas, ou qualquer cinta ou outro dispositivo que tenha sido utilizado para suspender as mercadorias por baixo aeronave, sejam inspeccionados quanto a danos ou contaminação.

92.B.115 Eliminação de contaminação

a) O operador de uma aeronave em que mercadorias perigosas vão ser transportadas deve assegurar que qualquer contaminação resultante de volumes, sobrembalagens ou contentores de carga que apresentem fuga ou danos seja eliminada sem demora.

b) O operador deve assegurar que não é permitido o voo de uma aeronave com o objectivo de transportar passageiros ou carga se for sabido ou se se suspeitar que materiais radioactivos vazaram dentro de, ou contaminaram, a aeronave, a menos que o nível de radiação resultante da contaminação fixada em qualquer superfície acessível e a contaminação não fixada não sejam superiores aos valores especificados no parágrafo 3.2 da parte 7 das Instruções Técnicas.

92.B.120 Formação

a) O operador de uma aeronave e qualquer agente seu devem informar os respectivos empregados cujas atribuições incluam uma função relacionada com o transporte de passageiros ou carga por via aérea sobre as disposições das Instruções Técnicas e devem estabelecer e aplicar programas de formação para o efeito, conforme exigido pelo capítulo 4 da parte 1 das Instruções Técnicas.

b) Os detalhes do programa de formação exigido pela alínea a), bem como as suas alterações, devem ser apresentados à Autoridade para aprovação, conforme exigido pela Autoridade.

92.B.125 Emergência em voo

O piloto-comandante de uma aeronave que transporte mercadorias perigosas como carga deve, em caso de emergência em voo e logo que a situação o permita, informar a unidade apropriada dos serviços de tráfego aéreo, para informação dos serviços do aeródromo, sobre as mercadorias perigosas a bordo, em pormenor ou em resumo ou por referência ao local onde informações detalhadas podem ser obtidas imediatamente.

92.B.130 Notificação de acidente e incidente grave

a) O operador de uma aeronave envolvida:

1. Num acidente aéreo em que mercadorias perigosas são transportadas como carga; ou

2. Num incidente grave em que, na opinião do operador, podem estar envolvidas mercadorias perigosas transportadas como carga deve notificar imediatamente a Autoridade e a autoridade policial local da área onde ocorreu o acidente ou incidente grave, sobre as mercadorias perigosas transportadas como carga, conforme consta na notificação fornecida ao comandante da aeronave.

b) Logo que possível, o operador deve fornecer estas informações às autoridades competentes do Estado em que ocorreu o acidente ou o incidente grave.

92.B.135 Notificação de acidentes e incidentes com mercadorias perigosas

a) O titular do certificado de operador aéreo ou licença de voo emitida pela Autoridade deve notificar comunicar qualquer acidente com mercadorias perigosas, incidente com mercadorias perigosas ou constatação de mercadorias perigosas não declaradas ou declaradas erradamente na bagagem ou carga do passageiro, onde quer que ocorra, à Autoridade.

b) O operador estrangeiro deve notificar qualquer acidente com mercadorias perigosas, incidente com mercadorias perigosas ou mercadorias perigosas não declaradas ou declaradas erradamente na bagagem ou carga de passageiro ocorrido em São Tomé e Príncipe à Autoridade.

c) Sob reserva do disposto na alínea d), a notificação exigida nos termos das alíneas a) ou b) deve ser submetida no prazo de 72 horas após o conhecimento da ocorrência pelo operador, pelos meios mais rápidos disponíveis, por escrito ou de qualquer outra forma aprovada pelo Autoridade. O relatório deve conter o máximo possível da seguinte informação, conforme aplicável à ocorrência:

1. A data da ocorrência;

2. O local da ocorrência, número do voo e data do voo;

3. A descrição das mercadorias e o número de referência da carta de porte, saco, etiqueta de bagagem e bilhete;

4. O nome de embarque (incluindo o nome técnico, se aplicável);

5. O número UN/ID;

6. A classe ou divisão de acordo com as Instruções Técnicas e qualquer risco subsidiário;

7. O tipo de embalagem e a etiqueta de especificação da embalagem;

8. A quantidade de mercadorias perigosas;

9. O nome e endereço do expedidor ou do passageiro;

10. A causa suspeita da ocorrência;

11. As acções tomadas;

12. Qualquer outra acção de notificação tomada;

13. O nome, título, endereço e número de contacto da pessoa que notifica;

14. Quaisquer outros detalhes relevantes.

d) Se qualquer das informações contidas na alínea c) não estiver disponível no momento da notificação, o operador deve encaminhar tal informação à Autoridade no prazo de 72 horas após tomar posse dessa informação.

e) Uma notificação feita de acordo com o RACSTP Parte 13 cumpre os requisitos desta Subsecção.

Subparte 92.C Responsabilidades do expedidor

92.C.100 Responsabilidades do expedidor

Antes de consignar qualquer mercadoria perigosa para transporte por via aérea, o expedidor deve assegurar que:

a) O transporte dessa mercadoria por via aérea não é proibido, em circunstância alguma, ao abrigo das disposições do parágrafo 2.1 da parte 1 das Instruções Técnicas;

b) Se o transporte dessa mercadoria por via aérea é proibido sem aprovação, a aprovação necessária é obtida quando as Instruções Técnicas indicam que é da responsabilidade do expedidor obter tal aprovação;

c) As mercadorias são classificadas de acordo com os critérios de classificação constantes da parte 2 das Instruções Técnicas;

d) As mercadorias são embaladas nos termos dos parágrafos 2.2 da parte 1, parte 2, capítulos 2 e 3 e dos parágrafos 4.2, 4.3, 4.4, 5.2 e 5.3 da parte 3 e da parte 4 das Instruções Técnicas e as embalagens utilizadas estão em conformidade com as disposições desses parágrafos, capítulos e partes e parte 6 das Instruções Técnicas aplicáveis a tais mercadorias;

e) O volume é marcado e rotulado em inglês para além de qualquer outra língua exigida pelo Estado de origem, tal como especificado para essas mercadorias nos capítulos 2 e 3 e no ponto 4.5 da parte 3, nos capítulos 2 e 3 da parte 5 e no capítulo 2 da parte 6 das Instruções Técnicas;

f) O volume está em condições adequadas para transporte por via aérea;

g) Quando um ou mais volumes são colocados numa sobrembalagem, a sobrembalagem só contenha embalagens de mercadorias permitidas para transporte pelo parágrafo 1.1 da parte 5 das instruções técnicas e a sobrembalagem é marcada e rotulada conforme exigido pelos parágrafos 2.4 e 3.3 da parte 5 das Instruções Técnicas;

h) O documento de transporte de mercadorias perigosas:

1. Seja preenchido em Inglês para além de qualquer outra língua exigida pelo Estado de origem, conforme exigido pelo parágrafo 4.1 da parte 5 das Instruções Técnicas;

2. Contenha uma declaração assinada por ou em nome do remetente, indicando que as Instruções Técnicas foram respeitadas de modo que as mercadorias perigosas:

(i) são descritas de forma completa e precisa;

(ii) são classificados correctamente, acondicionados, marcados e rotulados;

(iii) estão em condições adequadas para o transporte por via aérea;

i O documento de transporte de mercadorias perigosas exigido pela alínea h) e outros documentos relativos a mercadorias perigosas foi fornecido ao operador da aeronave, tal como exigido pela parte 4 e pelos parágrafos 1.2 e 4.3 da parte 5 das Instruções Técnicas.

92.C.105 Formação

a) O expedidor de mercadorias perigosas por via aérea e qualquer agente seu deve informar os respectivos empregados cujas atribuições incluam uma função relativa ao transporte de carga por via aérea das disposições das Instruções Técnicas e estabelecer e aplicar programas de formação para o efeito, conforme exigido pelo capítulo 4 da parte 1 das Instruções Técnicas.

b) Os detalhes do programa de formação exigido pela alínea a), bem como as suas alterações, devem ser apresentados à Autoridade para aprovação, conforme exigido pelo Autoridade.

Subparte 92.D Documentos e Registos

92.D.100 Apresentação de documentos

a) O operador de uma aeronave em que as mercadorias perigosas são transportadas deve, dentro de um prazo razoável após ser solicitado a fazê-lo pela Autoridade, apresentar todos ou qualquer um dos seguintes documentos:

1. A aprovação escrita para transportar mercadorias perigosas por via aérea;

2. O documento de transporte de mercadorias perigosas ou outro documento relativo a qualquer mercadoria perigosa; e

3. A lista de verificação de aceitação preenchida de forma legível em relação a qualquer mercadoria perigosa;

4. Cópia da notificação fornecida ao comandante da aeronave em relação a qualquer mercadoria perigosa;

b) O operador, o expedidor, e qualquer agente de cada um, deve, num prazo razoável após solicitação por uma pessoa autorizada, apresentar qualquer documento relativo a mercadorias que a pessoa autorizada tem motivos razoáveis para suspeitar poderem ser mercadorias perigosas relativamente às quais as disposições desta parte não foram respeitadas.

c) Todos os documentos enumerados nas alíneas a) e b) devem ser apresentados em Inglês ou em Português, ou acompanhados de uma tradução para o Inglês ou Português.

92.D.105 Registos do pessoal

a) Cada pessoa a quem esta Parte se aplica deverá manter um registro de treinamento, para cada pessoa cujas funções incluam uma função relacionada ao transporte aéreo de passageiros ou carga, por pelo menos 36 meses a partir da data do treinamento realizado.

b) O registo que deve ser conservado nos termos da alínea a) deve identificar, para cada pessoa:

1. O nome do indivíduo;

2. O programa de formação inicial, se aplicável, e a data da última formação recorrente realizada; e

3. Uma descrição, cópia ou referência aos materiais de treinamento usados para atender ao requisito;

4. A identidade da pessoa e / ou organização que conduziu o treinamento; e

5. Os resultados das avaliações do conhecimento e compreensão do indivíduo e da competência alcançada.

92.D.110 Manutenção de registos

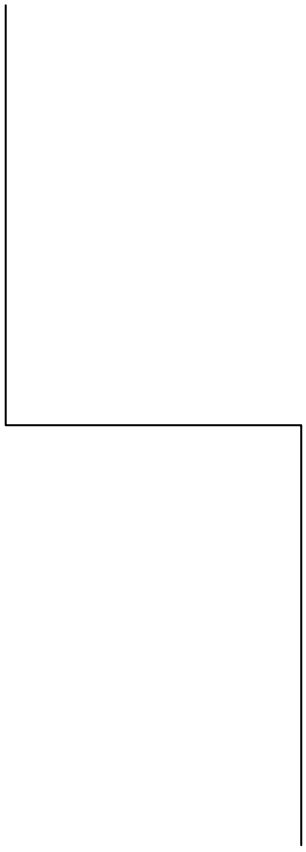
a) O operador de uma aeronave que transporte mercadorias perigosas como carga deve assegurar que uma cópia do documento de transporte de mercadorias perigosas e a notificação ao comandante sejam mantidas num local facilmente acessível até após o período integral do voo em que as mercadorias foram transportadas.

b) O operador de uma aeronave em que as mercadorias perigosas são transportadas deve conservar por um período não inferior a três meses:

1. Cada documento de transporte de mercadorias perigosas ou outro documento relativo a mercadorias perigosas que lhe tenham sido remetidas pelo expedidor;
2. O registo de cada lista de verificação de aceitação preenchida;

3. A notificação ao comandante.

c) O registo referido na alínea b) (2. pode ser feito em formato papel ou electrónico, desde que seja possível de ser reproduzido em formato legível.



DIÁRIO DA REPÚBLICA

AVISO

A correspondência respeitante à publicação de anúncios no *Diário da República*, a sua assinatura ou falta de remessa, deve ser dirigida ao Centro de Informática e Reprografia do Ministério da Justiça, Administração Pública e Direitos Humanos – Telefone: 2225693 - Caixa Postal n.º 901 – E-mail: cir-reprografia @hotmail.com São Tomé e Príncipe. - S. Tomé.