



SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

6.º SUPLEMENTO

SUMÁRIO

**MINISTÉRIO DAS
INFRAESTRUTURAS E RECURSOS
NATURAIS**

Instituto Nacional de Aviação Civil

Deliberação n.º 59/CAD-INAC/2026

Regulamento de Aviação Civil de São Tomé
e Príncipe - RACSTP Pate 330.02 Aeronave-
gabilidade de Aeronaves.

**MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS E
RECURSOS NATURAIS**

Instituto Nacional de Aviação Civil

Deliberação n.º 59/CAD-INAC/2026

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 30 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 regime para elaboração, emissão, emenda e aprovação dos regulamentos da Autoridade de Aviação Civil bem como seus apêndices, anexos ao presente diploma e que dele faz parte integrante, o Conselho de Administração do INAC delibera o seguinte:

Artigo 1.º
Aprovação

É aprovado o Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe - **RACSTP Parte 330.02 Aeronavegabilidade de Aeronaves.**

Artigo 2.º
Revogação

São revogadas todas as disposições que contrariem o presente despacho

Artigo 3.º
Entrada em vigor

A presente deliberação entra imediatamente em vigor.

Instituto Nacional de Aviação Civil em São Tomé, aos 25 de Maio de 2026.- O Presidente do Conselho de Administração, *Dr. António dos Santos Lima*; O Vogal Administrativo e Financeiro, *Dr. Erliney Ângelo do Espírito Santo Ribeiro*; A Vogal Técnica, *Dr.ª Celmira Maria da Cruz Fernandes Trindade*.

**Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e
Príncipe - RACSTP Parte 330.02 Aeronavegabilidade de Aeronaves.**

Preâmbulo

A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) aprovou as normas e práticas recomendadas relativas a aeronavegabilidade, tendo-as consignado no anexo 8.

A Autoridade Aeronáutica, em conformidade com o disposto no artigo 37º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944), considerando a necessidade de adequação a última emenda 110, feita no anexo 8 à Convenção de Chicago de 1944, de forma a incorporá-las no nosso ordenamento jurídico interno, aproveitou-se para se proceder ao aperfeiçoamento, corrigindo algumas incoerências e a sua conformação com os demais regulamentos, visando igualmente a eficiente certificação das aeronaves.

Assim sendo, a Autoridade Aeronáutica, enquanto entidade responsável pela supervisão da aviação civil, propõe aprovar uma nova edição do RACSTP Parte 330.02, por forma a acompanhar as últimas alterações adotadas pela OACI, asseverando a harmonização da regulamentação nacional com as normas e práticas recomendadas no anexo 8 e estabelecendo o normativo sobre a Aeronavegabilidade de uma aeronave.

Por último, impõe-se ressaltar que o presente RACSTP Parte 330.02 foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral

330.02.A DISPOSIÇÕES GERAIS

330.02.A.100 REGRAS BÁSICAS

330.02.A.105 Objetivo

- (a) Este regulamento define os requisitos que regulam a emissão do certificado de aceitação de tipo, a emissão, manutenção e renovação certificado de aeronavegabilidade, emissão de autorização especial de voo, emissão de certificado de aeronavegabilidade para exportação, a aeronavegabilidade contínua de aeronaves e outros produtos aeronáuticos.

330.02.A.110 Aplicabilidade

- (a) As disposições presentes neste regulamento aplicam-se a:
 - (1) Aeronave civil registada em São Tomé e Príncipe.
 - (b) Qualquer aeronave estrangeira operada em São Tomé e Príncipe deve ter sua aeronavegabilidade mantida de acordo com os requisitos de aeronavegabilidade de seu Estado de registo.
 - (c) No caso de aluguer de aeronaves, tendo São Tomé e Príncipe ratificado o Artigo 83 bis da Convenção de Chicago, conforme aplicável, o INAC, como representante do estado de São Tomé e Príncipe poderá receber as responsabilidades de outro Estado Contratante ou pode transferir suas próprias responsabilidades que lhe são atribuídas pela Convenção de Chicago para outro Estado Contratante.

330.02.A.115 Documentos de Referência

- (a) A Convenção de Chicago de 7 de dezembro de 1944 relativa à aviação civil internacional;
- (b) Anexo 8, 13ª edição, Julho de 2022, emenda n.º 110 de 22 de Julho de 2024;
- (c) ICAO Doc. 9760, Manual de Aeronavegabilidade, 4ª Edição 2020;
- (d) Lei n.º 03/2021, de 28 de Janeiro de 2021, alterada pela Lei n.º 03/2017, de 22 de Março, relativo ao Código Aeronáutico Aviação Civil da República Democrática de São Tomé e Príncipe;
- (e) Decreto n.º 44/98, de 30 de Dezembro de 1998, cria o Instituto Nacional de Aviação Civil e aprova o seu Estatuto.

330.02.A.120 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 Aeronáutica de qualquer condição insegura conhecida, em conformidade com as disposições contidas na Parte 310.01 do RACSTP.

- (b) Se a experiência em serviço revelar que alterações ao certificado de tipo ou ao certificado de aceitação de tipo podem contribuir para a segurança da aeronave, a Autoridade Aeronáutica 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 projeto ou de um requisito de inspeção pelo Estado do projeto, 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.

330.02.A.125 Definições

- (a) Para a aplicação deste regulamento, que se refere à aeronavegabilidade de aeronaves, devem ser consideradas as seguintes definições:

- (1) **Aeronave.** Qualquer máquina que possa obter sustentação na atmosfera a partir das reações do ar, exceto as reações do ar contra a superfície da Terra.
- (2) **Aeronave remotamente pilotada (RPA).** Aeronave não tripulada pilotada a partir de uma estação de piloto remoto.
- (3) **Aeronavegável.** O estado de uma aeronave, estação de pilotagem remota, motor, hélice ou peça quando está em conformidade com o seu projeto aprovado e em condições de operação segura.
- (4) **Aeronavegabilidade contínua.** O conjunto de processos através dos quais uma aeronave, uma estação de pilotagem remota, um motor, uma hélice ou uma peça cumpre os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis e se mantém em condições de operação segura ao longo de toda a sua vida útil.

- (5) **Altitude de pressão.** Pressão atmosférica expressa como a altitude correspondente em uma atmosfera padrão.
- (6) **Alugar.** acordo contratual sob o qual uma transportadora aérea detentora de uma licença válida obtém o controlo comercial de uma aeronave inteira sem transferência de propriedade.

- (7) **A prova de fogo.** A capacidade de resistir à ação do calor de uma chama durante um período de 15 minutos.

Nota. — As características de uma chama aceitável podem ser consultadas na norma ISO 2685.

- (8) **Aprovado.** Aceito por um Estado Contratante como adequado para um propósito específico.

- (9) **Área de aproximação final e descolagem (FATO).** Área definida na qual se realiza a fase final da manobra de aproximação para pairar ou aterrar e a partir da qual se inicia a manobra de descolagem. Quando a FATO for utilizada por helicópteros da Classe de Desempenho 1, a área definida inclui a área disponível para rejeição de descolagem.

- (10) **Atmosfera típica.** Atmosfera definida da seguinte forma:

- (i) Ar é um gás seco perfeito;
- (ii) Suas constantes físicas são:
- A. Massa molar média ao nível do mar:
 $M_o = 28,964420 \times 10^{-3} \text{ kg/mol}$
- B Pressão atmosférica ao nível do mar:
 $P_o = 1013,25 \text{ hPa}$
- C. Temperatura ao nível do mar:
 $t_0 = 15^\circ\text{C}$
 $T_B = 288,15\text{K}$
- D. Densidade ao nível do mar:
 $A_o = 1,2250 \text{ kg/m}^3$

- E. Temperatura de fusão do gelo:
 $T_i = 273,15 \text{ K}$

- F. Constante universal dos gases ideais:

$$R^* = 8,31432 \text{ (J/mol)/K}$$

- (iii) Os gradientes de temperatura são os seguintes:

Altitude geopotencial (km)		Gradiente de temperatura (graus Kelvin por quilômetro geopotencial padrão)
De	Para	
-5,0	11,0	-6,5
11,0	20,0	+0,0
20,0	32,0	+1,0
32,0	47,0	+2,8
47,0	51,0	+0,0
51,0	71,0	-2,8
71,0	80,0	-2,0

Nota 1.— O metro geopotencial padrão tem o valor de $9,80665 \text{ m}^2 \text{ s}^{-2}$.

Nota 2.— Consulte o Doc. 7488 para conhecer a relação entre as variáveis e para consultar as tabelas que apresentam os valores correspondentes de temperatura, pressão, densidade e geopotencial.

Nota 3.— O Doc. 7488 também apresenta o peso específico, a viscosidade dinâmica, a viscosidade cinemática e a velocidade do som a várias altitudes.

- (11) **Avião.** Um aeródino, movida a motor, cuja sustentação em voo deriva principalmente das reações aerodinâmicas nas superfícies que permanecem fixas em determinadas condições de voo.

- (12) **C2 Link.** A ligação de dados entre a aeronave pilotada remotamente e a estação de pilotagem remota para efeitos de gestão do voo.

- (13) **Categoria A.** No que diz respeito aos helicópteros, refere-se a um helicóptero multimotor concebido com características de isolamento do motor e do sistema especificadas na Parte IVB do Anexo 8 e capaz de operar usando dados de decolagem e aterragem previstos no âmbito de um conceito de falha

- crítica de motor, que assegura uma área de superfície designada adequada e capacidade de desempenho adequada para a continuação do voo em segurança ou para uma descolagem abortada em segurança.
- (14) **Categoria B.** No que diz respeito aos helicópteros, significa um helicóptero monomotor ou multimotor que não cumpre as normas da Categoria A. Os helicópteros da Categoria B não têm capacidade garantida para continuar a voar em segurança em caso de falha do motor, sendo assumida uma aterragem forçada.
- (15) **Cargas limite.** Cargas máximas esperadas nas condições de uso pretendidas.
- (16) **Carga máxima.** Carga limite multiplicada pelo fator de segurança apropriado.
- (17) **Certificado de aeronavegabilidade.** Um certificado emitido pelo Estado de Registo quando a aeronave tenha sido considerada apta e segura para o voo e em conformidade com o desenho de tipo aprovado pelo Estado do Desenho e mantidos de acordo com os requisitos de aeronavegabilidade contínua do Estado de Registo;
- (18) **Certificado de Tipo.** Um documento emitido por um Estado Contratante para definir o projeto de um tipo de aeronave, estação de pilotagem remota, motor ou hélice e certificar que esse projeto está em conformidade com os regulamentos de aeronavegabilidade aplicáveis desse Estado.
- (i) Um documento equivalente ao certificado de tipo pode ser emitido para uma estação remota de piloto.
- (19) **Certificação de aptidão para retorno ao serviço.** um documento que contém uma certificação que confirma que o trabalho de manutenção ao qual diz respeito foi efetuado de uma forma satisfatória, tanto de acordo com os dados aprovados, como com os procedimentos descritos no manual de procedimentos da organização de manutenção.
- (20) **Código de aeronavegabilidade.** Padrões emitidos pelo Estado de Desenho relativamente à conceção, materiais, equipamento de construção, desempenho e manutenção das aeronaves ou outros produtos aeronáuticos;
- (21) **Coeficiente de segurança.** Coeficiente de cálculo destinado a cobrir a possibilidade de cargas superiores às cargas admissíveis e as incertezas do cálculo e da construção.
- (22) **Condições operacionais previstas.** As condições que são conhecidas por experiência ou cuja ocorrência se pode razoavelmente prever durante a vida útil da aeronave e da estação de pilotagem remota, tendo em conta as operações para as quais a aeronave ou a estação de pilotagem remota foi habilitada, sendo as condições assim consideradas relativas ao estado meteorológico da atmosfera, à configuração do terreno, ao funcionamento da aeronave e da estação de pilotagem remota, à eficiência do pessoal e a todos os fatores que afetam a segurança em voo. As condições operacionais previstas não incluem:
- a) As condições extremas que podem ser efetivamente evitadas por meio de procedimentos operacionais; e
- b) As condições extremas que ocorrem com tão pouca frequência que exigir o cumprimento das normas nessas condições extremas resultaria num nível de aeronavegabilidade mais elevado do que o que a experiência demonstrou ser necessário e prático.
- (23) **Configuração (no que diz respeito à aeronave).** Uma combinação específica das posições dos elementos móveis, tais como os flaps das asas e o trem de aterragem, etc., que afetam as características aerodinâmicas da aeronave.

- (24) **Controlo operacional/operação:** Operação da aeronave conforme definido nos regulamentos e políticas da Autoridade Aeronáutica.
- (25) **Curto prazo:** duração inferior a 1 semana.
- (26) **Dados de aeronavegabilidade.** qualquer informação necessária para assegurar que uma aeronave ou outros produtos aeronáuticos possam ser mantidos num estado tal que a aeronavegabilidade da aeronave, ou a capacidade de uso do equipamento operacional e de emergência, conforme apropriado, esteja assegurada;
- (27) **Danos de origem pontual.** Danos estruturais na aeronave que possam resultar de: colisão com uma ave, falha não contida de uma pá do ventilador, falha não contida do motor, falha não contida de maquinaria rotativa de alta energia ou causas semelhantes.
- (28) **Desempenho humano.** Capacidades e limitações humanas que afetam a segurança e a eficiência das operações aeronáuticas.
- (29) **Desenho de tipo.** conjunto de dados e informações necessários para definir um tipo de aeronave, estação de pilotagem remota, motor ou hélice com o objetivo de determinar a aeronavegabilidade.
- (30) **Deteção e evitar.** Capacidade de ver, antecipar ou detetar conflitos de tráfego ou outros perigos e tomar as medidas adequadas.
- (31) **Diretiva de aeronavegabilidade.** dados de aeronavegabilidade contínua que se aplica a aeronaves, motores de aeronaves, hélices e dispositivos, sendo obrigatória se emitida pelo Estado de Desenho ou pelo Estado de Registro;
- (32) **Dispositivo.** Qualquer instrumento, mecanismo, equipamento, peça, aparelho, constituinte ou acessório, incluindo equipamento de comunicações, que seja usado ou destinado a ser usado na operação ou controlo de uma aeronave em voo, esteja instalado ou ligado à aeronave, e não faça parte de uma estrutura da aeronave, instalação de potência ou hélice;
- (33) **Especificação da ligação C2.** Desempenho mínimo que o equipamento C2 link fornecerá de acordo com os requisitos de desenho do sistema de aeronavegabilidade aplicáveis.
- (34) **Estação de Piloto Remoto (RPS).** Um componente do sistema de aeronave pilotada remotamente que contém o equipamento usado para operar a aeronave pilotada remotamente.
- (35) **Estados Contratantes.** todos os Estados que sejam signatários da Convenção da Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, a 7 de Dezembro de 1944;
- (36) **Estado de desenho.** Estado com jurisdição sobre a organização responsável pelo desenho de tipo.
- (37) **Estado de fabrico.** Estado com jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final de uma aeronave, estação remota de pilotagem, motor ou hélice.
- (38) **Estado de projeto da modificação.** O Estado com jurisdição sobre a pessoa ou organização responsável pelo projeto da modificação ou reparação de uma aeronave, motor ou hélice.
- (39) **Estado de registro.** Estado em cujo registro a aeronave está inscrita.
- (40) **Estado do operador:** para os propósitos deste capítulo, é a Autoridade Aeronáutica.
- (41) **Estado nominal do link C2.** Estado do RPAS durante o qual o desempenho da ligação C2 é suficiente para permitir que o piloto remoto gerencie ativamente o voo do RPA com segurança e atempada, levando em consideração o

- espaço aéreo e as condições de operação.
- (42) **Estado de perda da ligação C2.** O estado do RPAS em que o desempenho da ligação C2 se deteriorou, em resultado de uma interrupção da ligação C2 com duração superior ao tempo de decisão de perda da ligação C2, a um ponto em que não é suficiente para permitir ao piloto remoto gerir ativamente o voo de forma segura e atempada.
- (43) **Fator de carga.** Relação de uma carga definida com o peso da aeronave, podendo esta carga corresponder às forças aerodinâmicas, às forças de inércia ou às reações do solo.
- (44) **Fator de segurança.** Um fator de projeto utilizado para ter em conta a possibilidade de cargas superiores às previstas, bem como as incertezas no projeto e na fabricação.
- (45) **Ficha de manutenção.** Documento que contém uma certificação confirmando que o trabalho de manutenção a que se refere foi executado satisfatoriamente de acordo com os regulamentos de aeronavegabilidade aplicáveis.
- (46) **Grande modificação.** Modificação principal. No caso de um produto aeronáutico para o qual tenha sido emitido um certificado de tipo, uma alteração no desenho de tipo que tenha um efeito apreciável, ou um efeito não negligenciável, nos limites de massa e centragem, na resistência estrutural, no funcionamento do motor (s), características de voo, confiabilidade, características operacionais ou outros aspetos ou qualidades que afetem a aeronavegabilidade ou as características ambientais do produto.
- (47) **Grande reparação.** Qualquer reparação de um produto aeronáutico que possa ter efeito apreciável na resistência estrutural, no desempenho, no funcionamento do(s) motor(es), nas características de voo ou em outras qualidades que influenciem a aeronavegabilidade ou as características ambientais do produto.
- (48) **Grupo motopropulsor.** O sistema constituído por todos os motores, componentes do sistema de transmissão (se aplicável) e hélices (se instaladas), os seus acessórios, peças auxiliares e sistemas de combustível e óleo instalados numa aeronave, excluindo, no entanto, os rotores de um helicóptero.
- (49) **Helicóptero.** Aeródino, cujo voo é sustentado principalmente pela reação do ar sobre um ou mais rotores motorizados, montados em eixos substancialmente verticais.
- (50) **Helicóptero da classe de desempenho 1.** Um helicóptero com desempenho tal que, em caso de falha do motor, é capaz de aterrar na área de descolagem rejeitada ou de continuar o voo em segurança até uma área de aterragem adequada.
- (51) **Helicóptero da classe de desempenho 2.** Um helicóptero com desempenho tal que, em caso de falha do motor, é capaz de continuar o voo em segurança, exceto quando a falha ocorre antes de um ponto definido após a descolagem ou após um ponto definido antes da aterragem, casos em que pode ser necessária uma aterragem forçada.
- (52) **Helicóptero da classe de desempenho 3.** Um helicóptero com desempenho tal que, em caso de falha do motor em qualquer ponto do perfil de voo, deve ser realizada uma aterragem forçada.
- (53) **Inspeção.** o exame de uma aeronave ou de outro produto aeronáutico para estabelecer a conformidade com uma norma aprovado pela autoridade aeronáutica;
- (54) **Inspeção pré-voo.** Inspeção realizada antes do voo para assegurar que a aeronave se encontra pronta para o voo pretendido;

- (55) **Interrupção da ligação C2.** Qualquer condição temporária em que o link C2 está indisponível, descontinuado, causa atraso excessivo ou não possui integridade adequada, mas não excede o tempo de decisão de perda do link C2.
- (56) **Justificativa satisfatória.** Conjunto de documentos ou atividades que um Estado Contratante aceita como suficientes para demonstrar o cumprimento de um regulamento de aeronavegabilidade.
- (57) **Ligação C2.** Link de dados estabelecido entre a aeronave pilotada remotamente e a estação piloto remota para fins de gerenciamento de voo.
- (58) **Manutenção.** A execução de tarefas numa aeronave, numa estação de pilotagem remota, num motor, numa hélice ou numa peça associada, necessárias para garantir a aeronavegabilidade contínua de uma aeronave, de uma estação de pilotagem remota, de um motor, de uma hélice ou de uma peça associada, incluindo qualquer uma ou uma combinação das seguintes ações: revisão, inspeção, substituição, correção de defeitos e implementação de uma modificação ou reparação.
- (59) **Manutenção preventiva.** operações simples ou menores de conservação e a substituição de pequenas peças normalizadas que não requerem operações complexas de montagem.
- (60) **Manual de Procedimentos da Organização de Manutenção.** Um documento aprovado pelo chefe da organização de manutenção que especifica a estrutura e responsabilidades de gestão da organização de manutenção, o âmbito do trabalho, descrição das instalações, procedimentos de manutenção e os sistemas de garantia de qualidade ou de inspeção do organismo.
- (61) **Massa de calculo na aterrisagem ou pouso.** Massa máxima da aeronave na qual, para fins de desenho estrutural, supõe-se que a aterrisagem ou amargem serão esperadas.
- (62) **Massa de rolagem de projeto.** A massa máxima da aeronave para a qual foram tomadas medidas estruturais para suportar as cargas suscetíveis de ocorrer durante a utilização da aeronave em terra, antes do início da descolagem.
- (63) **Massa de descolagem de projeto.** A massa máxima com a qual se presume que a aeronave, para efeitos de projeto estrutural, se encontrará no início da corrida de descolagem.
- (64) **Massa de aterragem prevista.** A massa máxima da aeronave com a qual, para efeitos de projeto estrutural, se presume que a aterragem será planeada.
- (65) **Meio termo:** Duração entre 1 semana e 3 meses.
- (66) **Modificação.** Uma alteração ao projeto de tipo de uma aeronave, motor ou hélice.
- (67) **Motor.** Unidade utilizada ou destinada a ser utilizada para a propulsão de aeronaves. É constituída, no mínimo, pelos componentes e equipamentos necessários ao seu funcionamento e controlo, excluindo a hélice/rotores (se aplicável).
- (68) **Motor(es) crítico(s).** Qualquer motor cuja avaria tenha o efeito mais adverso nas características da aeronave, em relação ao caso em apreço. Em algumas aeronaves, pode haver mais de um motor que atenda a essa definição. No caso deles, a expressão “motor crítico” designa um desses motores críticos.

Nota. - Uma modificação pode também incluir a sua concretização, que constitui uma tarefa de manutenção sujeita a uma autorização de manutenção. O Manual de Aeronavegabilidade (Doc. 9760) contém orientações adicionais sobre a manutenção, modificação e reparação de aeronaves.

Observação - O termo “manual de especificação da organização de manutenção” também é usado.

- (69) **Organização responsável pelo desenho de tipo.** A organização detentora do certificado de tipo, ou documento equivalente, para um tipo de aeronave, estação de piloto remoto, motor ou hélice, emitido por um Estado Contratante.
- (70) **Peça de vida limitada.** qualquer peça para a qual um limite de substituição obrigatória seja especificado no desenho do tipo, nos dados de aeronavegabilidade contínua ou no manual de manutenção;
- (71) **Pequena modificação.** Modificação que não seja uma grande modificação.
- (72) **Pequena reparação.** Reparação que não seja uma grande reparação.
- (73) **Princípios dos fatores humanos.** Princípios que se aplicam ao desenho, certificação, formação, operações e manutenção aeronáuticas e que visam garantir a segurança da interface entre o ser humano e os outros componentes dos sistemas, levando em consideração o desempenho humano.
- (74) **Produto aeronáutico.** qualquer aeronave, motor de aeronave, hélice, subconjunto, ou outro componente, dispositivo, material, parte a ser instalada nela;
- (75) **Prova satisfatória.** Um conjunto de documentos ou atividades que um Estado Contratante aceita como suficiente para demonstrar o cumprimento de um requisito de aeronavegabilidade.
- (76) **Qualidade do serviço prestado (QoS).** Uma declaração da QoS executada ou fornecida pelo C2CSP ao operador RPAS.
- (77) **Qualidade de Serviço Requerida (QoSR).** Uma declaração da QoS exigida do C2CSP pelo operador RPAS.

Nota. - A QoSR pode ser expressa em termos descritivos (critérios) listados em ordem de prioridade, cada um acompanhado por um valor de desempenho prefe-

rencial. O C2CSP então traduz esses termos em parâmetros e métricas relevantes para o serviço.

- (78) **Reconstrução.** Restauração de uma aeronave ou de outro produto aeronáutico utilizando métodos, técnicas e práticas aceitáveis para a autoridade aeronáutica quando se tenha desmontado, limpo, inspecionado segundo permitido, reparado conforme necessário, montado de novo e ensaiado com as mesmas tolerâncias e limites que um produto novo, mediante o uso de peças novas ou usadas que respeitem as tolerâncias e limites de peças novas;
- (79) **Registos de manutenção.** Registos que estabelecem os detalhes da manutenção realizada numa aeronave, motor, hélice ou peça associada.
- (80) **Regulamentos de aeronavegabilidade aplicáveis.** Regulamentos de Aeronavegabilidade completos e detalhados estabelecidos, adotados ou aceites por um Estado Contratante para a classe de aeronave, estação de pilotagem remota, motor ou hélice em questão.
- (81) **Reparação.** Retorno de uma aeronave, motor, hélice ou peça relacionada à condição de aeronavegabilidade que perdeu devido a danos ou desgaste, de acordo com os regulamentos de aeronavegabilidade aplicáveis.
- (82) **Requisitos de aeronavegabilidade apropriados.** Os códigos de aeronavegabilidade abrangentes e detalhados estabelecidos, adotados ou aceites por um Estado Contratante para a classe de aeronave, estação de pilotagem remota, motor ou hélice em questão.
- (83) **Resistente ao fogo.** Capacidade de resistir à aplicação de calor por uma chama durante um período de 5 minutos.

Nota. — As características de uma chama aceitável podem ser consultadas na norma ISO 2685.

- (84) **Revisão geral (overhaul).** Restauração de uma aeronave ou de um produto ae-

ronáutico mediante a utilização de métodos, técnicas e práticas aceitáveis para a autoridade aeronáutica, incluindo os trabalhos de desmontagem, limpeza e inspeção permitidos, as reparações necessárias e uma nova montagem, e ensaiados de conformidade com normas vigentes e dados técnicos, ou com normas atuais e dados técnicos aceitáveis para a autoridade aeronáutica, que tenham sido estabelecidos e documentados pelo Estado de Desenho, o titular do certificado de tipo, o certificado suplementar de tipo ou uma aprovação de materiais, partes, processos ou dispositivos de conformidade com uma TSO;

- (85) **Superfície de aterragem.** A parte da superfície de um aeródromo que a autoridade aeroportuária declarou disponível para a corrida normal em terra ou na água das aeronaves que aterram numa determinada direção.
- (86) **Superfície de descolagem.** Parte da superfície de um aeródromo que a administração do aeródromo declarou utilizável para a rolagem normal no solo de aeronaves ou para a aquaplanagem normal de aeronaves que descolam em uma determinada direção.
- (87) **Sistema de Aeronave Pilotada Remotamente (RPAS).** Aeronave pilotada remotamente, estação ou estações de piloto remoto associadas, a(s) ligação(ões) C2 necessários e quaisquer outros componentes especificados no desenho de tipo.
- (88) **Switchover.** O ato de transferir o caminho ativo da ligação de dados entre o RPS e o RPA de uma das ligações ou redes que constituem a Ligação C2 para outra ligação ou rede que constitui a Ligação C2.
- (89) **Tempo de decisão de perda da ligação C2.** O período máximo permitido antes de declarar um estado de perda da ligação C2, durante o qual o desempenho da ligação C2 não é suficiente para permitir que o piloto remoto controle ativamente o voo de forma segura

e atempada, de acordo com o espaço aéreo e as condições operacionais.

- (90) **Termos de Uso Esperados.** Condições reveladas pela experiência ou que possam razoavelmente ser consideradas prováveis de ocorrer durante a vida útil da aeronave e da estação de pilotagem remota, levando em consideração os usos para os quais a aeronave é ou a estação de pilotagem remota é declarada apta. Estas condições são as relativas ao estado da atmosfera, à topografia, ao funcionamento da aeronave e à estação remota de pilotagem, à eficiência do pessoal e a todos os elementos de que depende a segurança de voo. Os termos de uso pretendidos não incluem:
- A. Condições extremas que podem ser efetivamente evitadas por meio de procedimentos operacionais;
- B. Condições extremas tão raras que exigir que os padrões sejam atendidos nessas condições resultaria em um nível de aeronavegabilidade superior ao nível necessário e praticamente suficientemente indicado pela experiência.
- (91) **Transferência.** O ato de passar o controle de pilotagem de uma estação de pilotagem remota para outra.
- (92) **Transferência de conexão.** Transferência do canal de link de dados ativo entre o RPS e o RPA de um dos links ou redes que constituem o link C2 para outro link ou rede que constitui o link C2.
- (93) **Tipo de Aeronave órfã.** Aeronave cujo certificado de tipo foi revogado pelo Estado de desenho e que não possui mais um Estado de desenho designado no Anexo 8. Aeronaves deste tipo não atendem aos padrões do Anexo 8 da ICAO.
- (94) **Validação de um certificado de aeronavegabilidade.** Ação levada a cabo pelo Estado Contratante, como alternativa à emissão do próprio certificado de

aeronavegabilidade, ao aceitar um certificado de aeronavegabilidade emitido por outro Estado Contratante como o equivalente ao seu próprio certificado de aeronavegabilidade.

330.02.A.130 Abreviaturas

(a) As seguintes abreviações são usadas nestas Regras:

1	AD	Diretiva de aeronavegabilidade
2	CDN	Certificado de aeronavegabilidade
3	CDL	Lista de Desvios da Configuração
4	COA	Certificado de Operador Aéreo;
5	EDTO	Voo de Operação com Tempo de Desvio Estendido
7	INAC	Autoridade de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe
8	MCTOM	Massa Máxima Certificada à Descolagem
9	MEL	Lista de Equipamento Mínimo
10	MMEL	Lista de Equipamento Mínimo de Referência;
11	NAA	Autoridade nacional de aviação civil de um Estado Contratante; (f) RAC STP – Regulamentos de Aviação Civil de São
12	OACI	Organização da Aviação Civil Internacional;
13	OMA	Organização de Manutenção Aprovada
14	PIC	Piloto comandante
15	PMA	Aprovação de Fabricante de Peças (<i>Parts Manufacturer Approval</i>)
16	RACSTP	Regulamentos da Aviação Civil de São Tomé e Príncipe
17	STC	Certificado suplementar de tipo
18	STP	São Tomé e Príncipe
19	TMA	Técnico de Manutenção de Aeronaves;
20	TC	Certificado de tipo
21	TCDS	Ficha de dados do certificado de tipo;
22	TSO	Especificação Técnica Normalizada

330.02.B PROCEDIMENTOS RELATIVOS A CERTIFICAÇÃO

330.02.B.100 GERAL

330.02.B.105 Certificado de Tipo

- (a) Ninguém está autorizado a operar uma aeronave, nem apresentar um pedido de registo de aeronave em São Tomé e Príncipe, se essa aeronave, a aeronave remotamente pilotada e os motores e/ou as hélices contidos na aeronave não obtiveram a aprovação da certificação de tipo do órgão regulador do estado de Desenho e Produção de acordo com os requisitos do Anexo 8 da ICAO.
- (b) O INAC não emite certificado de tipo, certificados de produção ou outras aprovações afins relativamente a aeronaves e outros produtos aeronáuticos.
- (c) Os certificados de tipo de aeronaves estão sujeitos a aceitação por parte da autoridade aeronáutica.
- (d) A aceitação do certificado de tipo de uma aeronave deve ser considerada como aceitação dos certificados de tipo do motor e hélice associados.

330.02.B.110 Certificado de Aceitação de Tipo

- (a) 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 pelo INAC confirma a aceitação de um modelo específico ao titular do certificado de 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.

330.02.B.115 Emissão do Certificado de Aceitação de Tipo

- (a) Um candidato que pretenda importar um primeiro tipo de aeronave para São Tomé e Príncipe deve solicitar ao INAC a emissão de um certificado de aceitação de tipo, submetendo para tal um pedido escrito, no formulário especificado e contendo as seguintes informações:

- (1) O nome e o endereço do requerente; Detalhes completos da aeronave e do certificado-tipo do qual se requer a aceitação;
 - (2) Qualquer outra informação requerida na presente subparte.
- (b) O INAC pode aceitar um certificado de tipo ou um documento equivalente emitido pelo Estado de Desenho a respeito de uma aeronave se:
- (1) Reconhecer o código de aeronavegabilidade emitido pelo Estado de Desenho que serviu de base para a emissão do certificado de tipo; ou
 - (2) Realizar uma avaliação técnica, referente a conceção, materiais, equipamento de construção, desempenho e manutenção da aeronave e aferir que:
 - (i) Cumpre com os padrões exigidos do código de aeronavegabilidade previamente reconhecido;
 - (ii) Está em conformidade com os requisitos prescritos neste regulamento ou com quaisquer outros requisitos determinados pelo INAC.
- (c) A autoridade aeronáutica pode recusar a emissão de um certificado de aceitação de tipo se considerar que tal emissão é contrária ao interesse público, devendo neste caso notificar por escrito o candidato das razões para a recusa.
- (d) Com a aceitação do certificado de tipo, o INAC pode, antes da emissão do certificado de aeronavegabilidade, requerer ao candidato que cumpra com quaisquer requisitos que determinar.

330.02.B.120 Suspensão do Certificado de Aceitação de Tipo

- (a) O INAC pode suspender ou revogar um certificado de aceitação de tipo de uma aeronave, aeronave remotamente pilotada, motor ou hélice, se considerar que é necessário fazê-lo no interesse da segurança operacional, designadamente, a incapacidade do titular do certificado de tipo em fornecer apoio técnico permanente para o tipo de aeronave.

- (b) O INAC pode impor medidas adicionais consideradas necessárias em aeronaves do tipo em questão já matriculadas em São Tomé e Príncipe no momento da suspensão do certificado tipo.

330.02.B.125 Revogação do Certificado de Aceitação de Tipo

- (a) Uma aeronave pertencente ao tipo de aeronave órfã não pode ser aceite para a emissão de um certificado normal de aeronavegabilidade.
- (b) Quando uma aeronave registrada em São Tomé e Príncipe se enquadra na categoria de tipo de aeronave órfã, ela perde a elegibilidade para um certificado de aeronavegabilidade normal.

330.02.B.130 Código de aeronavegabilidade aplicável

- (a) Até São Tomé e Príncipe desenvolver um código de aeronavegabilidade completo, os requisitos obrigatórios e padrões de conceção do Estado de Desenho aplicam-se a todas as aeronaves registradas em São Tomé e Príncipe.
- (b) O INAC reconhece automaticamente os códigos de aeronavegabilidade aplicáveis para a aeronave, a aeronave remotamente pilotada, o motor e/ou à hélice, emitidos pelas seguintes autoridades aeronáuticas:
 - (1) Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos (FAA);
 - (2) Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA);
 - (3) Do Ministério dos Transportes do Canadá.
- (c) Para qualquer outra prescrição de desenho não emanada dos Estados, incluindo as Autoridades mencionadas acima, será feito um estudo caso a caso.
- (d) A aeronave, aeronave remotamente pilotada, motor ou hélice não detentor de certificado de tipo emitido pela Autoridades mencionadas acima, será objeto de estudo prévio caso a caso antes de sua aceitação pelo INAC.

- (e) No entanto, a base de certificação pode ser complementada com requisitos adicionais, se necessário.
- (f) O INAC tomará todas as outras medidas necessárias para assegurar que o certificado seja recusado caso se saiba ou suspeite que a aeronave, a aeronave remotamente pilotada, o motor ou a hélice apresentem características perigosas.

330.02.B.200 CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE

330.02.B.205 Objetivo

- (a) Esta subparte prescreve os requisitos para a emissão do certificado de aeronavegabilidade.
- (b) As disposições deste subcapítulo aplicam-se a todas as aeronaves matriculadas em São Tomé e Príncipe.
- (c) Esta subparte trata do certificado de aeronavegabilidade normal, as exigências para emissão e manutenção de certificados de aeronavegabilidade especiais.

330.02.B.210 Elegibilidade

- (a) Qualquer proprietário ou operador de uma aeronave registrada em São Tomé e Príncipe, ou qualquer agente do proprietário ou operador pode solicitar um certificado de aeronavegabilidade para aquela aeronave.
- (b) Antes de qualquer aeronave poder ser registrada em São Tomé e Príncipe, deve possuir um certificado de aceitação de tipo emitido pelo INAC.

330.02.B.215 Pedido de um certificado de aeronavegabilidade

- (a) Cada requerente de um certificado de aeronavegabilidade deve apresentar o pedido num formulário e de forma e modelo aceitável pelo INAC.
- (b) O pedido deve ser efetuado 60 (sessenta) dias antes do início da operação.

- (c) Cada requerente de um certificado de aeronavegabilidade deve provar que a aeronave possui as placas de identificação apropriadas.

330.02.B.220 Classificação de Certificados de Aeronavegabilidade

- (a) Os certificados de aeronavegabilidade são classificados em certificado de aeronavegabilidade normal, certificado de aeronavegabilidade para exportação e certificado de aeronavegabilidade especial.

(b) Certificado de Aeronavegabilidade Normal:

- (1) Um certificado de aeronavegabilidade normal é um certificado em conformidade com um certificado de tipo;
- (2) O certificado de aeronavegabilidade normal é emitido para uma aeronave da categoria e modelo específicos indicados no certificado de tipo pelo Estado de Desenho;
- (3) Dependendo do tipo de operação, os certificados de aeronavegabilidade normal são classificados nas seguintes categorias:
 - (i) Normal - Transporte passageiros;
 - (ii) Normal - Transporte carga;
 - (iii) Normal - Transporte Misto;
 - (iv) Normal - Privado;
 - (v) Normal - Trabalho aéreo.

- (c) Certificados de aeronavegabilidade para exportação:

- (1) O certificado de aeronavegabilidade para exportação é emitido, a pedido, a uma aeronave destinada a ser exportada, atestando que a mesma reúne as condições técnicas para a emissão de um certificado de aeronavegabilidade emitido pela Autoridade Aeronáutica e redigido de forma idêntica.

(2) Ninguém pode colocar uma aeronave em serviço apenas com base no certificado de aeronavegabilidade para exportação emitido pela Autoridade Aeronáutica.

(3) A subparte 330.02.E fornece os requisitos para a emissão do certificado de aeronavegabilidade para exportação.

(d) Certificado de Aeronaveabilidade Especial:

(1) Um certificado especial de aeronavegabilidade é emitido para aeronaves que não atendem aos padrões do Anexo 8 da ICAO para a emissão de um certificado normal de aeronavegabilidade;

(2) As condições e limitações relativas ao certificado especial de aeronavegabilidade estão especificadas em 330.02.B.240.

330.02.B.225 Emissão do Certificado de Aeronavegabilidade

(a) A Autoridade Aeronáutica emite um certificado de aeronavegabilidade para uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe quando tem prova satisfatória de que:

(1) A aeronave cumpre com os requisitos aplicáveis da presente Subparte de uma forma aceitável para a Autoridade.

(2) Está em conformidade com o certificado de tipo a que pertence.

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

(4) Os resultados da avaliação da aeronavegabilidade são satisfatórios

(b) Qualquer pedido de emissão de um certificado de aeronavegabilidade para uma aeronave pilotada remotamente está sujeito à comprovação da aeronavegabilidade do sistema de aeronave pilotada remotamente (RPAS), como um sistema completo, para garantir que esteja em conformidade com seu desenho de tipo e seja seguro para operar.

(c) O certificado de aeronavegabilidade deve ser emitido na língua portuguesa e devem incluir uma tradução em inglês, no formato definido no Apêndice 1 à presente parte.

330.02.B.230 Duração e Manutenção da Validade de um Certificado de Aeronavegabilidade

(a) A menos que seja suspensa, retirada ou devolvida, o certificado de aeronavegabilidade emitido pela Autoridade Aeronáutica permanece válido por um período de:

(1) 12 meses para aeronaves operadas na aviação comercial;

(2) 18 meses para aeronaves operadas na aviação geral (serviço aéreo privado e trabalho aéreo);

(b) Nenhuma aeronave pode ser admitida em operação se seu certificado de aeronavegabilidade não for válido.

(c) O INAC pode suspender um certificado de aeronavegabilidade quando:

(1) As condições com base nas quais foi emitido não são mais cumpridas; ou

(2) A aeronave deixou de cumprir as condições regulamentares relativas à manutenção da aeronavegabilidade, nomeadamente:

(i) A aeronave tenha sido utilizada em condições não conformes com as definidas pelo seu certificado de aeronavegabilidade e documentos associados e não tenha sido objeto das verificações adequadas; ou

(ii) A aeronave sofreu modificação ou reparação não aceite pela Autoridade Aeronáutica; ou

(iii) Os termos regulamentares de aplicação de uma modificação ou reparação aceite não foram cumpridas; ou

(iv) A aeronave não foi mantida de acordo com as disposições regulamentares aplicáveis e, em particular, as diretivas de aeronavegabilidade não foram apli-

cadadas ou os limites da vida útil das peças ou elementos com vida útil limitada não foram respeitadas; ou

(v) Após uma operação de manutenção, a aeronave não foi aprovada para retorno ao serviço de acordo com as disposições regulamentares aplicáveis ou

(vi) A aeronave não foi reparada de acordo com as disposições regulamentares aplicáveis na sequência de um incidente ou acidente; ou

(vii) A aeronave operada na aviação comercial tenha sido reposta ao serviço num quadro diferente do de uma organização de manutenção aprovada ou validada pela Autoridade Aeronáutica; ou

(3) A experiência mostra que a aeronave apresenta sérios riscos ou perigos que não foram previstos durante a certificação de tipo,

(4) Ou o proprietário ou operador não pode fornecer os documentos exigidos atestando o cumprimento do programa de manutenção ou a aplicação das diretivas de aeronavegabilidade; ou

(5) O proprietário ou o operador não apresentar a aeronave a pedido da Autoridade Aeronáutica; ou

(6) O proprietário ou operador não cumpre a obrigação de fornecer as informações de aeronavegabilidade e operação técnica exigidas pela regulamentação em vigor.

(7) Na sequência de um acidente que tenha causado a destruição da aeronave ou danos que obviamente venham a exigir soluções de reparação que terão de ser homologadas no âmbito da certificação (soluções de reparação fora do quadro normal ou reparações previstas pelo fabricante).

(d) A suspensão é efetivada por notificação por escrito ao proprietário ou operador. A suspensão cessa quando a Autoridade Aeronáutica verificar que a irregularidade cessou, que não podia

comprometer de forma definitiva a aeronavegabilidade da aeronave ou que foram tomadas medidas suficientes. A validade é restaurada pela aposição do símbolo “V” no certificado ou por notificação por escrito ao proprietário ou operador.

(e) Se a aeronavegabilidade da aeronave for permanentemente comprometida, o INAC retira o certificado de aeronavegabilidade. Esta ação pode resultar na remoção da aeronave do registro.

(f) O proprietário pode solicitar a retirada de sua aeronave do registro independentemente da situação do CDN (válido, vencido, suspenso).

330.02.B.235 Renovação do Certificado de Aeronavegabilidade

(a) Qualquer proprietário ou operador de aeronave registrada em São Tomé e Príncipe, ou qualquer agente do proprietário ou operador, pode solicitar a renovação de seu certificado de aeronavegabilidade.

(b) O requerente da renovação do certificado de aeronavegabilidade apresenta o seu pedido nos modelos e nos termos aceites pela Autoridade Aeronáutica, até 30 dias antes da data de expiração.

(c) Para a renovação do certificado de aeronavegabilidade, qualquer aeronave deve ser apresentada, com os respetivos documentos de bordo, aos serviços competentes. Esta apresentação dá oportunidade ao INAC de verificar os documentos que permitem verificar a continuação da capacidade de voar e proceder a eventuais vistorias técnicas à aeronave. Esta apresentação pode assim incluir o desmantelamento e desmontagem total ou parcial da aeronave, podendo o INAC exigir, em todos os casos em que haja compatibilidade entre o ciclo de renovação e o ciclo de manutenção, que haja coerência entre estas apresentações e determinadas visitas de inspeção.

(d) No entanto, quando os serviços competentes tenham conhecimento suficiente da aeronave e da sua aeronavegabilidade, o INAC pode dispensar a apresentação da aeronave aos serviços competentes; no entanto, os documentos de bordo devem ser apresentados.

- (e) Se a aeronave e os seus documentos de bordo tiverem sido apresentados no mês anterior à data de caducidade do certificado de aeronavegabilidade e não se verificar qualquer causa que justifique a suspensão ou retirada, o certificado de aeronavegabilidade é renovado por um período correspondente ao período escolhido para as apresentações, a partir da data de vencimento.
- (f) Se a apresentação for feita fora do prazo indicado no número anterior, a validade do certificado é renovada por período equivalente à data da apresentação.
- (g) O Certificado de Aeronavegabilidade será renovado ou permanecerá válido, desde que o INAC exija que a aeronavegabilidade contínua da aeronave seja determinada por uma inspeção periódica a intervalos adequados, tendo em conta o tempo decorrido e o tipo de serviço ou, em alternativa, através de um sistema de inspeção, aprovado pelo Estado, que produza pelo menos um resultado equivalente.

330.02.B.240 Emissão e manutenção da Validade do Certificado de Aeronavegabilidade Especial

- (a) A Autoridade Aeronáutica pode considerar o certificado de aeronavegabilidade anteriormente emitido por outro Estado como prova suficiente, no todo ou em parte, para a emissão do certificado de aeronavegabilidade especial.
- (b) As aeronaves com certificado de aeronavegabilidade especial estão sujeitas a limitações operacionais em São Tomé e Príncipe e não podem executar:
 - (1) Voos de transporte comercial;
 - (2) Voos internacionais.
- (c) Limitações operacionais específicas são listadas para cada certificado especial de aeronavegabilidade.

330.02.B.245 Modelo do Certificado de Aeronavegabilidade

- (a) O certificado de aeronavegabilidade de todas as aeronaves, exceto aeronaves remotamente pilotadas (RPA), contém as informações indicadas no modelo abaixo, com as quais geral-

mente está em conformidade (ver o Apêndice 1).

- (b) O certificado de aeronavegabilidade de todas as aeronaves remotamente pilotadas (RPA), contém as informações indicadas no modelo abaixo, com as quais geralmente cumpre (ver o Apêndice 2).
- (c) Os certificados de aeronavegabilidade são emitidos em português com tradução em inglês.

330.02.B.250 Informações da Aeronave - Limite de Uso

- (a) Cada aeronave deve ser fornecida com um manual de voo, placas de informação ou documentos indicando as limitações operacionais aprovadas dentro das quais a aeronave é considerada aeronavegável, de acordo com as disposições dos regulamentos de aeronavegabilidade aplicáveis e contendo as instruções e informações adicionais necessárias para o uso seguro.
- (b) As informações necessárias para o uso seguro do RPA incluem as informações aplicáveis ao RPS e ao link C2.

330.02.B.255 Perda Temporária de Aeronavegabilidade

- (a) Se uma aeronave não for mantida em condições de aeronavegabilidade de acordo com as disposições dos regulamentos de aeronavegabilidade aplicáveis, essa aeronave só poderá ser operada quando tiver sido restaurada à condição de aeronavegabilidade.
- (b) No caso de uma aeronave pilotada remotamente que deva ser restaurada à aeronavegabilidade, o ponto 330.02.B.255 (a) aplica-se ao RPS do RPA, à(s) ligação(ões) C2 exigida(s) e a qualquer outro componente definido na aeronavegabilidade aplicável.

330.02.B.260 Caso de Aeronave Danificada

- (a) No caso de uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe que sofre danos, o INAC avalia se a natureza desses danos é de tal ordem que a aeronave não é mais aeronavegável, de acordo com os regulamentos de aeronavegabilidade aplicáveis.

- (b) Se o dano ocorrer ou for observado quando a aeronave estiver no território de um Estado Contratante que não seja São Tomé e Príncipe, as autoridades desse Estado têm o direito de impedir que a aeronave retome seu voo, Nesse caso, as autoridades do Estado em cujo território o dano ocorreu informam imediatamente o INAC e comunicam-lhe todos os pormenores necessários para permitir a decisão a que se refere na alínea a)
- (c) Se o INAC considerar que o dano é tal que a aeronave registada em São Tomé e Príncipe não é mais aeronavegável, essa aeronave é proibida de retomar o voo até que seja restaurada à condição de aeronavegabilidade. No entanto, o Estado de registo pode, em casos excepcionais, prescrever limitações operacionais especiais dentro das quais a aeronave pode voar sem fins comerciais para um aeródromo onde será restaurada à condição de aeronavegabilidade. Ao prescrever as limitações operacionais em questão, o Estado de Registo deverá levar em consideração quaisquer limitações propostas pelo Estado Contratante que, de acordo com o parágrafo (b), tenham impedido a retomada do voo da aeronave. Este Estado Contratante autorizará tal voo, ou os voos contemplados, dentro dos limites prescritos.
- (d) Se o INAC considerar que o dano não é tal que a aeronave não esteja mais aeronavegável, a aeronave está autorizada a retomar seu voo, sem prejuízo das disposições aplicáveis em matéria de manutenção da aeronavegabilidade.

330.02.C AERONAVEGABILIDADE CONTÍNUA

330.02.C.100 AERONAVEGABILIDADE CONTÍNUA

330.02.C.105 Objetivo

- (a) As normas do presente subcapítulo são aplicáveis a todas as aeronaves, postos de pilotagem remota motores, hélices e peças conexas.

330.02.C.110 Informações de Aeronavegabilidade Contínua

- (a) Como Estado de Registo, a Autoridade Aero-náutica estabeleceu o seguinte:

- (1) Quando uma aeronave de um determinado tipo é registrada pela primeira vez em São Tomé e Príncipe, o INAC notifica o Estado de Desenho e solicita todas as diretivas de aeronavegabilidade relativas a esta aeronave, o motor, a hélice ou qualquer parte relacionada e qualquer requisito relativo ao estabelecimento de programas específicos de aeronavegabilidade contínua;
- (2) Qualquer aeronave registrada em São Tomé e Príncipe deve permanecer em conformidade com seu certificado de tipo;
- (3) Especificações são adotadas para assegurar a aeronavegabilidade contínua da aeronave durante sua vida útil e para assegurar que a aeronave:
 - (i) Permanece em conformidade com seu certificado de tipo após uma modificação, reparação ou instalação de uma peça de reposição;
 - (ii) É mantido em condições de aeronavegabilidade e em conformidade com os requisitos de manutenção dos regulamentos RACSTP Parte 310.01 e RACSTP Parte 330.2, bem como com seu certificado de tipo.
- (4) As informações obrigatórias de aeronavegabilidade contínua recebidas do Estado de Desenho são adotadas diretamente;
- (5) Um procedimento adequado para permitir o INAC, em coordenação com o estado de desenho, emitir seus requisitos obrigatórios relativo à navegabilidade contínua.
- (6) A subparte 330.02.C.140 fornece todos os tipos de informação , bem como o mecanismo de comunicação que os operadores, organismo responsável pelo desenho de tipo, os organismos de manutenção, devem fornecer ao estado de registo sobre avarias, mau funcionamento, defeitos e outros casos que possam ter um efeito adverso na aeronavegabilidade contínua de aviões cujo

peso máximo de decolagem é superior a 5.700 Kgs, helicópteros com peso máximo de decolagem superior a 3.175 Kgs, aeronave remotamente pilotada ou helicóptero remotamente pilotado.

- (7) A disposição estabelecida também se aplica quando surge a necessidade de transmissão de informações relevantes para a organização responsável pelo desenho, de uma modificação, se a aeronavegabilidade contínua não puder ser assegurada, devido a uma questão de segurança relacionada à referida modificação.

- (b) As organizações envolvidas na manutenção de aeronaves e componentes destinados a ser nelas instalados são aprovadas de acordo com as disposições do RACSTP Parte 330.01.
- (c) As informações obrigatórias sobre a aeronavegabilidade contínua, fornecidas pelo Estado de Desenho, são obrigatórias para as aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe.
- (d) O proprietário ou operador de uma aeronave com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 5.700 kg ou de helicópteros com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 3.175 kg e sistemas de aeronaves remotamente pilotadas, deve obter e avaliar informações e recomendações relativas à aeronavegabilidade contínua junto da autoridade de conceção do tipo e implementar as medidas resultantes consideradas necessárias, de acordo com um procedimento aceitável para o INAC.

330.02.C.115 Notificação de falhas, anomalias e defeitos

- (a) Proprietários, operadores e organizações de manutenção de aviões cujos a massa máxima de decolagem certificada é superior a 5.700 kg, helicópteros dos quais a massa máxima de decolagem certificado é maior que 3,175 kg e sistemas de aeronaves remotamente pilotadas devem submeter relatório na forma e maneira aceitável pelo INAC de qualquer falha, anomalias ou defeitos que possa resultar pelo menos no seguinte:

- (1) Incêndios durante o voo, comunicando se o sistema de alarme de incêndio funcionou corretamente;
- (2) Incêndios durante o voo não protegidos por um sistema de alarme de incêndio;
- (3) Falsos alarmes de incêndio durante o voo;
- (4) Sistema de gases de escape dos motores que cause danos durante o voo no motor, estrutura adjacente, equipamento ou nos componentes;
- (5) Um componente da aeronave que cause acumulação ou circulação de fumo, vapor ou fumos tóxicos ou nocivos no compartimento da tripulação ou na cabina dos passageiros durante o voo;
- (6) Paragem do motor durante o voo devido a paragem da combustão;
- (7) Utilização do extintor de um motor em voo;
- (8) Paragem do motor durante o voo devido a danos externos no motor ou na estrutura da aeronave;
- (9) Paragem do motor durante o voo devido à ingestão de objetos estranhos ou à formação de gelo;
- (11) Anomalia do sistema de embandeiramento da hélice ou incapacidade do sistema de limitar o excesso de velocidade em voo;
- (12) Falha do sistema de combustível ou de esvaziamento rápido de combustível que afete o fluxo de combustível ou provoque uma fuga perigosa durante o voo;
- (13) Extensão ou retração involuntária de um trem de aterragem, ou abertura ou encerramento das portas do trem de aterragem durante o voo;
- (14) Falha de componentes do sistema de travões que resulte numa perda da po-

- tência de travagem quando a aeronave se encontra em movimento em terra;
- (15) Danos na estrutura da aeronave que requeram grandes reparações;
- (16) Fissuras, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se superior ao máximo estabelecido para o fabricante ou para a autoridade aeronáutica;
- (17) Falha ou anomalia de qualquer sistema de comando de voo, flap, slat ou spoiler;
- (18) Qualquer remoção não programada excessiva de equipamento essencial por conta de defeitos;
- (19) Anomalias nos componentes ou sistemas da aeronave que resultem na tomada de ações de emergência durante o voo (excetuando a ação de cortar um motor);
- (20) Sistemas ou equipamentos de evacuação de emergência, incluindo todas as portas de saída, sistemas de iluminação de evacuação de emergência de passageiros, ou equipamentos de evacuação que sejam considerados defeituosos, ou que falhem na execução das funções pretendidas durante uma emergência real ou durante um treino, verificação, manutenção, demonstração ou ativação involuntária;
- (21) Cada interrupção de um voo, mudança não planeada de aeronave em rota, escala não planeada ou desvio de uma rota, causados por dificuldades ou anomalias técnicas conhecidas ou suspeitadas;
- (22) Qualquer vibração ou sacudida anormal causada por uma anomalia, defeito ou falha estrutural ou sistémica;
- (23) Uma falha ou anomalia de mais de um instrumento de atitude, velocidade do ar ou altitude durante uma dada operação da aeronave;
- (24) O número de motores removidos prematuramente devido a mau funcionamento, avaria ou defeito, com indicação de sua marca, modelo e tipo de aeronave em que foram instalados;
- (25) O número de embandeiramentos de uma hélice durante o voo, com indicação do seu tipo, do motor e da aeronave em que foi instalada.
- (b) Os proprietários ou operadores de aviões com mais de 5,700 kg e helicópteros com mais de 3,180 kg de massa máxima à descolagem certificada devem notificar ao INAC:
- (1) O número de motores cortados prematuramente devido a anomalias, falhas ou defeitos, listados por marca e modelo e o tipo de aeronave em que estavam instalados; ou
- (2) O número de embandeiramentos de hélice em voo, listadas por tipo de hélice e motor e aeronave em que estavam instaladas.
- (c) Os seguintes eventos devem ser relatados imediatamente de uma forma aceitável para a Autoridade Aeronáutica:
- (1) Falha de uma estrutura principal;
- (2) Falha de um sistema de controlo;
- (3) Incêndio a bordo;
- (4) Qualquer outra condição considerada como apresentando um risco de segurança iminente.
- (d) Cada notificação exigida nesta subsecção deve incluir o máximo possível da seguinte informação, quando disponível e aplicável:
- (i) Tipo e marca de matrícula da aeronave;
- (ii) Nome do operador ou proprietário;
- (iii) Número de série da aeronave;
- (iv) Quando a falha, anomalia ou defeito estiverem associados a um artigo aprovado sob uma autorização TSO, o nú-

mero de série do artigo e designação do modelo, conforme apropriado;

- (v) Quando a falha, anomalia ou defeito estiverem associados a um motor ou hélice, o número de série do motor ou hélice, conforme apropriado;
 - (vi) Modelo do produto;
 - (vii) Identificação da peça, componente ou sistema envolvido, incluindo o número da peça; e
 - (viii) Natureza da falha, anomalia ou defeito.
- (e) Todas as ocorrências devem ser comunicadas ao INAC no prazo dentro das 72 horas após a ocorrência da anomalia, defeito ou mau funcionamento.
- (f) As ocorrências também são comunicadas às organizações responsáveis pelo desenho de tipo e às organizações responsáveis pelo desenho da modificação quando o evento estiver relacionado à modificação realizada na aeronave, motor, hélice ou parte relacionada.
- (g) Qualquer evento que envolva uma aeronave remotamente pilotada, um motor ou uma hélice é objeto de comunicação tanto à organização responsável pelo desenho de tipo da aeronave remotamente pilotada, motor ou hélice e à organização responsável pelo desenho de tipo de aeronave.
- (h) Quando o titular do certificado tiver definido os tipos de ocorrências que lhe devem ser reportadas, o operador informa-as no seu MCM no capítulo/secção dedicado a este efeito e reporta à Autoridade Aeronáutica em caso de ocorrência em operação de um destes eventos.

330.02.D AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE VOO

330.02.D.100 Âmbito de Aplicação

- (a) A Autoridade Aeronáutica pode emitir uma autorização especial de voo para uma aeronave que não reúna as condições exigidas para a emissão de um certificado de aeronavegabilidade.

(b) A Autorização Especial de Voo é emitida para uma aeronave que não cumpre os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, mas capaz de voar com segurança, com a finalidade de:

- (1) Voar para uma base de manutenção para manutenção ou armazenamento;
- (2) Voos associados à aprovação de uma modificação ou reparação;
- (3) Voos necessários à emissão ou revalidação do Certificado de Aeronavegabilidade;
- (4) Realizar testes pós-manutenção;
- (5) Entregar ou exportar a aeronave;
- (6) Evacuação da aeronave de zonas de perigo iminente;
- (7) Operar a aeronave com peso superior ao peso máximo de decolagem certificado para voo além dos limites normais de alcance, sobre água ou áreas de pouso que não tenham assistência adequada ou combustível adequado; O transporte de peso adicional é limitado a combustível adicional, equipamento de transporte de combustível e equipamento de navegação necessários para este voo.

330.02.D.105 Pedido de Autorização Especial de Voo

- (a) 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:
- (1) A marca, modelo, número de série e marcas de matrícula da aeronave;
 - (2) O objetivo do voo;
 - (3) O itinerário proposto;
 - (4) Os detalhes relativos à tripulação necessária para operar a aeronave;

- (5) Detalhes relativos aos requisitos aplicáveis de aeronavegabilidade que não estão cumpridos;
 - (6) Qualquer restrição que o requerente considere necessária para uma operação segura da aeronave;
 - (7) Qualquer outra informação adicional exigida pela Autoridade com a finalidade de prescrever limitações operacionais;
 - (8) O comprovativo do pagamento da taxa aplicável.
- (b) Para obter uma autorização de voo especial, a Autoridade Aeronáutica requer uma aprovação para retorno ao serviço registrada no arquivo da aeronave, estipulando que a aeronave em questão foi inspecionada e considerada segura para o voo pretendido
- (b) Nenhuma pessoa ou propriedade pode ser transportada a bordo mediante remuneração (limitada apenas a voos não comerciais).
 - (c) Nenhuma pessoa pode ser transportada a bordo, a menos que seja essencial para a condução do voo e tenha sido avisada do conteúdo da autorização e da aeronavegabilidade da aeronave.
 - (d) As pessoas que pilotam a aeronave devem ter licenças válidas emitidas ou validadas pelo INAC.
 - (e) Se o voo envolver operações sobre Estados que não São Tomé e Príncipe, o operador deverá obter as autorizações das Autoridades desses Estados antes de realizar o voo.
 - (f) Todos os voos devem cumprir com o(s) regulamento(s) aplicável(is) nos Estados cujos territórios serão sobrevoados ou usados para pouso.

330.02.D.110 Emissão de uma Autorização Especial para o 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 de uma Autorização Especial para o Voo.
- (b) Uma autorização especial de voo 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.

330.02.D.115 Limites de Uso

- (a) Uma cópia da autorização deve estar disponível na aeronave quando ela estiver voando de acordo com esta autorização.

- (g) Todos os voos devem evitar áreas de alto tráfego ou densidade populacional onde possam colocar pessoas ou bens em perigo.
- (h) Todos os voos devem ser concluídos dentro dos limites prescritos pelo Manual de Voo juntamente com seus suplementos especiais de autorização.

330.02.D.120 Período de Validade

- (a) A autorização especial de voo é válida pelo período mínimo necessário para efetuar o número de viagens previsto.

330.02.D.125 Modelo de Autorização de Voo Especial

- (a) A autorização especial de voo contém as informações indicadas no modelo abaixo, que está em conformidade geral (ver o Apêndice 3).
- (b) As autorizações especiais de voo são emitidas em português com tradução em inglês.

330.02.D.130 Autorizações Emitidas por Outros Estados Contratantes

O INAC aceita uma autorização especial de voo emitida por uma Autoridade estrangeira quando as condições que permitiram a sua emissão sejam equiva-

lentes ou superiores aos requisitos deste regulamento, em particular o parágrafo 330.02.D.105 (b) bem como todos os parágrafos da secção 330.02.D.115.

330.02.E Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação

330.02.E.100 Objetivo

(a) Esta Subparte define:

- (1) Os requisitos para a emissão do certificado de aeronavegabilidade para exportação
- (2) As responsabilidades do titular do certificado de aeronavegabilidade para exportação

330.02.E.105 Aplicabilidade

- (a) As disposições desta subparte aplicam-se apenas aos produtos Classe I para os quais o INAC emite um Certificado de Aeronavegabilidade para fins de exportação.
- (b) O INAC não emite certificados ou etiquetas de identificação para fins de exportação de produtos aeronáuticos da Classe II ou Classe III.
- (c) A emissão do certificado de aeronavegabilidade para exportação não autoriza a aeronave a voar.

330.02.E.110 Generalidades

- (a) A CDN de exportação não é um documento legalmente exigido em todos os países e pode haver casos de exportação de aeronaves usadas de São Tomé e Príncipe para as quais não será solicitada.
- (b) No entanto, chama-se a atenção dos exportadores para as desvantagens apresentadas pela ausência de um CDN de exportação em algum momento da vida de uma aeronave, suscetível de ser posteriormente reexportada para um país que exige tal documento e que se esforçará para rever escrupulosamente o historial técnico da aeronave em causa.
- (c) O exportador de uma aeronave matriculada em São Tomé e Príncipe deve obter uma aprovação de aeronavegabilidade para fins de exportação emitida pelo INAC.

- (d) Alguns Estados estabeleceram especificações ou condições particulares que a aeronave deve cumprir para que o certificado de aeronavegabilidade para exportação emitido pela Autoridade Aeronáutica seja válido. Informações sobre essas especificações ou condições especiais nem sempre estão prontamente disponíveis. Portanto, é importante que o exportador obtenha da Autoridade do Estado importador as informações necessárias sobre quaisquer especificações ou condições especiais.

330.02.E.115 Pedido do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação

- (a) Um pedido separado para aprovação de aeronavegabilidade para fins de exportação deve ser submetido para cada aeronave num formulário e de maneira aceitável pelo INAC.
- (b) O requerente deve fornecer para o efeito, se aplicável, a seguinte informação:
 - (1) O nome e o endereço do requerente;
 - (2) Se o produto é novo, recém revisado ou usado;
 - (3) Conformidade com o certificado de tipo;
 - (4) O Estado de importação aceita formalmente todos os desvios às normas de certificação a listar no certificado;
 - (5) A aeronave possui, ou pode ser elegível à emissão do certificado de aeronavegabilidade;
 - (6) A aeronave dispõe de um manual de voo adequado ao tipo e modelo;
 - (7) Foi emitido o certificado de ruído aplicável em conformidade com a Parte 330.04;
 - (8) Foi produzido o relatório de massa e centragem com registro de peso inferior a 12 meses após qualquer grande reparação ou modificação no produto;
 - (9) A aeronave foi submetida a uma inspeção de manutenção de rotina de acordo com o programa de manutenção apro-

- vado, ou uma inspeção equivalente aceitável para a Autoridade. Histórico do produto, como registos técnicos de aeronaves e motores, registos de reparos e modificações, etc.
- (10) 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;
- (11) Prova de conformidade com as direti-vas de aeronavegabilidade aplicáveis e, quando aplicável, uma notificação aceitável pela Autoridade Aeronáutica de não conformidade com certas direti-vas de aeronavegabilidade;
- (12) As cadernetas de registo, os registos de modificações e reparações, e outros re-gistos históricos requeridos de suporte à aeronavegabilidade permanente da aeronave estão completos e atualiza-dos;
- (13) A descrição dos métodos utilizados, incluindo a duração da eficácia do mé-todo, para a preservação e acondicio-namento da aeronave para a proteger contra a corrosão e danos durante o traslado ou a armazenagem;
- (14) Uma descrição geral de todas as insta-lações temporárias na aeronave para fins de transbordo, bem como o com-promisso de desinstalar e restaurar a aeronave nas condições aprovadas após o voo de transbordo;
- (15) Os detalhes de todas as instruções es-peciais de inspeção, manutenção e ope-ração da aeronave;
- (16) Documentação de suporte aos eventu-ais desvios às disposições da presente Subparte;
- (17) Certificado ou promessa de aceitação do produto pelo comprador estrangei-ro;
- (18) As informações adicionais relativas à aeronave e ao requerente requeridas pela Autoridade.
- (19) As condições especiais do país impor-tador do produto.
- (c) O requerente deve assegurar que são registados na caderneta técnica da aeronave todos os transponders programados com o código atri-buído por São Tomé e Príncipe, na pendência da atribuição de novo código pelo novo Estado de registo.
- (d) 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.
- (e) O requerente deve disponibilizar a aeronave e os dados associados para as inspecções exigi-das pela Autoridade.
- (f) O requerente do certificado de aeronavegabili-dade para exportação deve ser o proprietário da aeronave ou uma pessoa autorizada pelo pro-prietário.
- 330.02.E.120 Emissão do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação**
- (a) O requerente do certificado de aeronavegabili-dade para exportação deve fornecer à Autori-dade provas de que:
- (1) Cumpre os requisitos aplicáveis da pre-sente Subparte de forma aceitável para a Autoridade; e
- (2) A emissão do certificado não prejudica a segurança da aviação.
- 330.02.E.125 Validade do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação**
- (a) O certificado de aeronavegabilidade para ex-portação emitido ao abrigo da presente Subpar-te 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.

330.02.E.130 Modelo do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação

- (a) A exportação CDN não é um título de aeronavegabilidade. Portanto, não autoriza o uso de uma aeronave.
- (b) Este certificado é um documento que atesta num determinado momento a situação técnica de uma aeronave face à sua definição e aeronavegabilidade e que indica se, face a uma situação normal, existem ou não reservas.
- (c) O CDN de Exportação fornece as informações apresentadas no modelo do Apêndice 3, com o qual geralmente se conforma.
- (d) Os CDNs de exportação são estabelecidos em Português com uma tradução em inglês.

330.02.E.135 Responsabilidade do Exportador

- (a) Qualquer exportador que obtenha aprovação de aeronavegabilidade para exportação deve seguir os seguintes passos:
 - (1) Remover ou fazer remover qualquer instalação temporária incorporada a uma aeronave para fins de entrega de exportação e restaurar a aeronave à configuração aprovada no final do voo de entrega;
 - (2) Quando o título de uma aeronave é transferido ou foi transferido para um comprador estrangeiro:
 - (i) Requerer o cancelamento da matrícula e do certificado de aeronavegabilidade em vigor, indicando a data da transferência de titularidade e o nome e morada do proprietário estrangeiro;
 - (ii) Devolver à Autoridade Aeronáutica, o Certificado de Registo e o Certificado de Aeronavegabilidade;
 - (iii) Apresentar uma declaração de que as marcas nacionais de matrícula e identificação da aeronave foram destruídas;
 - (iv) Apresentar prova de remoção do código Modo S configurado no(s) trans-

ponder(es) e do código configurado na baliza de emergência ELT.

330.02.E.140 Desvios

- (a) 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 Subsecção 330.02.E.120 (a)(2), o certificado de aeronavegabilidade para exportação pode ser emitido com desvios listando:
 - (1) Os requisitos da presente Subparte que não foram satisfeitos;
 - (2) Todas as diferenças de configuração entre a aeronave exportada e a aeronave do tipo aceite.

330.02.F REQUISITOS PARA MODIFICAÇÕES E REPARAÇÕES DE AERONAVES**330.02.F.100 Modificações e Reparações****330.02.F.105 Aplicabilidade**

- (a) As disposições deste capítulo se aplicam:
 - (1) Aeronave, independentemente do tipo ou peso, para a qual tenha sido emitido um certificado de tipo (ou documento equivalente);
 - (2) Todas as partes da aeronave, incluindo motores, hélices e outros equipamentos de bordo.

330.02.F.110 Generalidades

- (a) Qualquer modificação ou reparação deve estar em conformidade com os padrões de aeronavegabilidade aplicáveis.
- (b) Qualquer grande modificação ou grande reparações de uma aeronave deve ser realizada levando em consideração as características de desenho aprovados pelo Estado de desenho e aceites pelo INAC.
- (c) O INAC aceitará uma aprovação técnica para uma modificação ou reparação com base em evidências satisfatórias de que a aeronave, ae-

ronave remotamente pilotada, motor ou hélice está em conformidade com os regulamentos de aeronavegabilidade que serviram para emitir ou alterar o certificado de tipo de aeronave ou regulamentação determinada pelo Estado de Desenho.

- (d) As características de projecto de modificações ou reparação devem ser aprovadas pelo Estado de desenho, diretamente ou por meio de aprovações emitidas para organizações de projecto pelo Estado de Desenho.

330.02.F.115 Condições de Conhecimento

- (a) Ninguém pode tentar fazer grandes modificações ou reparações em uma aeronave, a menos que tenha um bom conhecimento dos princípios de desenho específicos de tipo.
- (b) Representantes autorizados da organização de desenho de tipo ou organizações aprovadas devem participar ou verificar o desenho de modificações ou reparações.
- (c) Quando a cooperação referida no parágrafo (b) não for possível, o INAC não pode aceitar o desenho das modificações ou reparações, a menos que esteja convencida de que o requerente:
 - (1) Tem conhecimento, experiência e meios abrangentes nos domínios técnicos relevantes, que lhe tenham permitido realizar, se necessário, análises aprofundadas que remontam aos primeiros princípios;
 - (2) Possui informações suficientes sobre o desenho de tipo da aeronave em questão (em caso de dúvida, recorre-se ao departamento de aeronavegabilidade do Estado de desenho).

330.02.F.120 Base de Aceitação

- (a) A aceitação pelo INAC de qualquer modificação ou reparação está sujeita à aprovação da Autoridade responsável pelo desenho de tipo, diretamente ou por meio de um Certificado de Aprovação válido emitido, pelo Estado de desenho, para a organização que desenhou a modificação ou reparação.

- (b) A aceitação de uma grande modificação ou reparação é baseada no padrão de desenho em vigor na data da solicitação.
- (c) No entanto, em certas circunstâncias discutidas abaixo, a Autoridade pode aceitar o cumprimento de uma alteração anterior ao padrão de desenho aplicável. Nesses casos, a base mínima aceitável para aceitação é aquela que consta do registro de certificação de tipo ou documento equivalente publicado ou aceito para o produto aeronáutico em questão.
- (d) O requerente deve cumprir as normas de desenho aplicáveis em vigor à data do seu pedido, para efetuar uma alteração de desenho que a Autoridade considere significativa.
- (e) Exemplos de mudanças consideradas significativas incluem mudanças feitas:
 - (1) A mudança no comprimento da fuselagem;
 - (2) A alteração do número de tripulantes de voo;
 - (3) Instalação de uma porta de carga em uma aeronave existente;
 - (4) Substituir motores alternativos por um número igual de turboélices.
- (f) Além disso, a instalação em uma aeronave de um motor sobressalente operando segundo o mesmo princípio de propulsão e modificando minimamente o empuxo constitui um exemplo de modificação que não é considerada significativa.
- (g) As mudanças aviônicas consideradas importantes são:
 - (1) Grandes melhorias no cockpit;
 - (2) A instalação de aviônicos, cuja presença a bordo da aeronave constitui vantagem operacional.
- (h) Uma mudança geral de aviônicos não é considerada material, nem a instalação de novos equipamentos, como um sistema de posicionamento global para fins de informação, onde

nenhum benefício é reivindicado para esta facilidade.

- (i) A base de aprovação indicada na ficha de certificação de tipo é considerada adequada:

- (1) Por uma alteração que a Autoridade Aeronáutica não considere relevante;
- (2) Para as partes, sistemas, elementos, equipamentos e dispositivos nos quais a alteração não afeta;
- (3) Para as partes, sistemas, elementos, equipamentos e dispositivos afetados pela alteração, desde que a Autoridade Aeronáutica considere que é difícil cumprir a última alteração da norma ou que não contribua substancialmente para reforçar o grau de segurança.

- (j) Com relação às partes nas quais a alteração não afeta, a base de aprovação indicada no arquivo de certificação de tipo pode ser mantida, mas é importante que os efeitos da alteração sejam avaliados corretamente. As características gerais da aeronave, como desempenho, manuseio, instruções de emergência, proteção contra incêndio, integridade estrutural e resistência a colisões, devem ser consideradas da mesma forma que os aspetos técnicos dos sistemas, componentes, equipamentos e dispositivos.

- (k) Quanto à aparência física da aeronave, deve-se fazer uma distinção entre grandes mudanças, como uma extensão da fuselagem, e pequenas mudanças, como a extensão de seus vários circuitos após essa extensão. Alterações secundárias podem ser consideradas partes não afetadas.

- (l) Pode-se considerar que a conformidade com a alteração mais recente não contribuiria materialmente para o grau de segurança quando o requerente puder demonstrar que o desenho tem vantagens compensatórias, que a experiência demonstre que tal conformidade é desnecessária ou que essa conformidade possa comprometer o nível existente de segurança. A consistência das especificações do desenho deve ser revisada levando em consideração essas disposições. Por exemplo, quando se adiciona uma seção de fuselagem, é provável que também sejam adicionados assentos e compartimentos de

armazenamento de bagagem, que podem ser idênticos aos que já existem. A estrutura da extensão também pode ser idêntica à estrutura existente. Nessas circunstâncias, o fato de

330.02.F.125 Condições Especiais

- (a) Condições específicas para aceitação de modificações poderão ser especificadas caso o INAC julgue que a regulamentação em vigor não contém normas de segurança suficientes ou adequadas para um produto aeronáutico, devido ao seu desenho novo ou incomum.

330.02.F.130 Compatibilidade com Modificações de Desenho Existentes

- (a) Deve-se levar em consideração durante o processo de desenho a compatibilidade entre as propostas de modificações de desenho e outras modificações de desenho existentes, como mudanças, reparos e diretrizes de aeronavegabilidade.

330.02.F.135 Retenção de Informações de Apoio

- (a) Para provar que o produto aeronáutico modificado ou reparado está em conformidade com os padrões de desenho apropriados, devem ser elaborados relatórios de análises e ensaios.
- (b) Estes relatórios devem ser enviados à Autoridade Aeronáutica a seu pedido.

330.02.F.140 Critérios de Classificação para Modificações e Reparações (Grandes ou pequenas)

- (a) Os critérios a seguir indicam como avaliar se uma modificação ou reparação é grande ou pequena.
- (b) Em cada caso, deve-se determinar se a modificação proposta terá impactos significantes. Cada pergunta deve ser respondida com “sim” ou “não”. Qualquer resposta afirmativa a apenas uma das perguntas indica que a modificação ou reparação deve ser classificada como grande.
- (c) Os exemplos e testes apresentados são apenas para ilustração e não pretendem cobrir todas as possibilidades.

Não.	CRITÉRIO	SIM	NÃO	OBSERVAÇÕES
1	EM GERAL			
1.1	A modificação está sendo feita como uma alternativa para o cumprimento de uma Directiva de Aeronavegabilidade ou qualquer instrução equivalente?			
2	MASSA E CENTRAGEM			
2.1	A alteração leva a uma revisão dos limites de peso aprovados ou dos limites de desvio do centro de gravidade?			
2.2	A mudança requer o uso de lastro ou outros métodos para manter o centro de gravidade dentro dos limites aprovados?			
3	DESEMPENHO E CARACTERÍSTICAS DE VOO			
	A modificação resulta em mudanças na configuração da aeronave que podem:			
3.1	aumentar seu arrasto?			
3.2	mudar seu impulso ou poder?			
3.3	afetar sua estabilidade ou manuseio?			
3.4	causar trepidação ou vibração?			
3.5	alterar as características de estol até o ponto em que análises ou verificações são necessárias			
4	FORÇA ESTRUTURAL			
4.1	A modificação diz respeito a um elemento principal da estrutura da aeronave, como estrutura, longarina, nervura, longarina ou revestimento de suporte de carga?			
4.2	A alteração em um elemento estrutural é considerada em uma avaliação de tolerância a danos ou fadiga/à prova de falhas?			
4.3	Houve alguma perfuração ou mudança de um recipiente sob			
4.5	A mudança envolve a instalação ou modificação de envelope de contenção ou dispositivo de imobilização para prender itens de massa significativa?			
4.6	A alteração implica reparações ou modificações na estrutura porta-cargas dos assentos, nos arneses ou nas suas fixações, ou em qualquer outro dispositivo que permita aos ocupantes fixarem-se na sua cadeira de rodas?			
4.7	A mudança implica na substituição de materiais?			
5	OPERAÇÃO DO MOTOR			
5.1	A mudança tem um impacto significativo no motor, hélices ou seus acessórios			
6	OUTRAS QUALIDADES QUE AFETAM A AERONAVEGABILIDADE			
6.1	A alteração envolve equipamento que não está sujeito a nenhum padrão de desempenho aprovado ou aceito pelo departamento de aeronavegabilidade?			
6.2	A mudança afeta a probabilidade de falhas que possam comprometer ou impedir o voo ou pouso seguro?			
6.3	A mudança obstrui o campo de visão do piloto ou reduz sua capacidade de controlar a aeronave?			
6.4	A alteração altera o layout interno ou os materiais da cabine?			
6.5	A mudança afeta a pressurização da cabine ou os sistemas de suprimento de oxigênio			
6.6	A mudança é nos controles de voo ou no piloto automático?			
6.7	A alteração afeta elementos críticos ou essenciais de circuitos elétricos, como geradores, alternadores, conversores, baterias,			
6.8	A alteração afeta os instrumentos, indicações ou seus subsistemas que fornecem informações para a navegação?			
6.9	A alteração afeta instrumentos, medidores ou seus subsistemas que fornecem informações essenciais ou críticas sobre o status			

6.11	A alteração altera alguma informação aprovada contida no manual de voo da aeronave ou documento equivalente?			
7	OUTRAS QUALIDADES QUE AFETAM AS CARACTERÍSTICAS AMBIENTAIS			
7.1	A mudança altera as características de ruído ou emissão da aeronave?			
8	PRÁTICAS NÃO PADRONIZADAS			
8.1	A mudança resulta em práticas ou técnicas novas ou não comprovadas na aplicação pretendida?			

330.02.G REQUISITOS DE GESTÃO DE MASSA E CENTRAGEM DA AERONAVE

330.02.G.100 Requisitos Gerais

- (a) Este capítulo estabelece os requisitos relativos a gestão de massa e centragem de aeronaves registradas em São Tomé e Príncipe.
- (b) Aplica-se, portanto, tanto a aeronaves utilizadas para transporte comercial como a aeronaves utilizadas na aviação geral e trabalho aéreo.
- (c) As disposições sobre os intervalos entre duas medições do peso vazio e do centro de gravidade são baseadas nas prescrições dos fabricantes (Manual de Manutenção, etc.).
- (d) Uma aeronave deve ser pesada sempre que são introduzidas alterações que afetem 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.
- (e) A pesagem deve ser realizada pelo fabricante da aeronave ou por uma organização de manutenção aprovada ou por uma entidade aprovada pelo INAC para fins de pesagem de aeronaves.
- (f) O INAC pode aprovar um período de pesagem alternativa para um determinado tipo de aeronave ou operação, se solicitado.
- (g) Os registos da massa e centragem da aeronave devem ser mantidos de forma aceitável para o INAC e refletir a situação de modificações e reparações da seguinte forma:
 - (1) Por meio de cálculos, quando estão disponíveis os dados aprovados para as alterações de desenho incorporadas;
 - (2) Por pesagem periódica da aeronave, conforme definido no programa de manutenção aprovado da aeronave.
- (h) O registo de base da massa da aeronave em vazio deve ser o definido pelo titular do certificado-tipo e por qualquer configuração aprovada.
- (i) Qualquer item instalado que não faz parte do desenho-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.
- (j) Na sequência de uma alteração efetuada à massa da aeronave em vazio ou ao seu centro de gravidade, deve ser efetuado 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 efetiva da alteração;
 - (3) O peso e o braço do momento de cada artigo instalado ou removido.
- (k) 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.

330.02.G.105 Aeronave de Transporte Comercial

- (a) As aeronaves de transporte comercial registadas em São Tomé e Príncipe devem ser pesadas à cada quatro (4) anos;
- (b) O peso e o centro de gravidade de cada aeronave são determinados antes da emissão do certificado de aeronavegabilidade.
- (c) Determinações adicionais de massa e centragem devem ser feitas em intervalos de 48 meses ou em intervalos prescritos pelo Estado de desenho.

330.02.G.110 Aeronaves Utilizadas na Aviação Geral e Trabalho Aéreo

(a) Intervalo de pesagem

Os dados relativos ao peso vazio e ao centro de gravidade de uma aeronave não são válidos para toda a vida da aeronave. Consequentemente, as aeronaves que ainda não tenham sido pesadas por uma ou outra das razões listadas no parágrafo (b) devem ser novamente pesadas a cada dez anos de operação, no máximo.

(b) Pesagem obrigatória fora dos prazos periódicos prescritos

- (1) Peso vazio de uma aeronave deve ser redefinido se:
 - i. A pesagem é prescrita nos documentos de trabalho em caso de ajustes / modificações no âmbito de um certificado de tipo adicional (STC) ou uma grande modificação;
 - ii. Foram realizadas modificações ou reparações sem que as massas individuais ou o balanceamento possam ser determinados com certeza;
 - iii. Os últimos dados de peso vazio e centro de gravidade não são claros ou não podem mais ser determinados com certeza a partir dos documentos;
 - iv. As correções cumulativas de peso vazio determinadas por cálculo e feitas desde a última pesagem excedem mais ou menos 0,5 por cento do peso máximo de decolagem permitido ou;

- v. Se a aeronave tiver sido completamente ou mais da metade de sua superfície repintada.

330.02.G.115 Relatório de Massa e Centragem de Aeronaves

- (a) Depois da aeronave ser pesada, o proprietário ou operador da aeronave deve preparar um relatório de massa e centragem, indicando:
 - (1) A massa básica da aeronave, nomeadamente a massa da aeronave vazia em conjunto com a massa do combustível não utilizável e do óleo não utilizável e dos itens de equipamento conforme indicados no plano relativo à massa, ou outro tipo de massa conforme for aprovado pela autoridade aeronáutica para essa aeronave em particular; e
 - (2) A posição do centro de gravidade da aeronave no caso desta apenas conter os itens incluídos na massa básica, ou outra posição do centro de gravidade conforme for aprovado pela autoridade aeronáutica para essa aeronave em particular.

- (b) O relatório de massa e centragem deve ser conservado pelo operador da aeronave até ao termo de um período de seis meses depois da ocasião seguinte em que a aeronave é pesada para os fins deste regulamento.

330.02.G.120 Configurações alternativas

- (a) 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:
 - (1) Detalhes das diferenças com relação à configuração básica da aeronave;
 - (2) A massa em vazio e o centro de gravidade para a configuração;
 - (3) Os detalhes da modificação aprovada que suporta a configuração.

330.02.G.125 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 efetuadas 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.

330.02.H AUTENTICAÇÃO E STATUS OPERACIONAL DE PEÇAS DE AERONAVE

330.02.H.100 Finalidade e Área de Aplicação

- (a) Este capítulo estabelece os requisitos relativos a:
 - (1) Declaração de peças não aprovadas;
 - (2) O uso adequado de peças desmontadas de uma aeronave aposentada;
 - (3) O uso adequado de peças recuperadas de aeronaves danificadas;
 - (4) Retirada de peças sucateadas

330.02.H.105 Declaração de Peças não Aprovadas

330.02.H.110 Objectivo

- (a) Objectivo deste subcapítulo é especificar os requisitos na matéria de peças não aprovadas.

330.02.H.115 Definições

- (a) Peças aprovadas
 - (1) Uma peça aprovada é uma peça que está em conformidade com os dados de desenho aplicáveis a que ela foi fabricada e mantida de acordo com os re-

quisitos do Estado de Fabricação ou Registro, conforme aplicável.

- (2) As peças aprovadas no ponto (1) se qualificam para instalação em uma aeronave específica se e somente se também atenderem aos dados de desenho aprovados aplicáveis à aeronave específica na qual serão instaladas. Por exemplo, um assento projetado e aprovado para suportar cargas dianteiras de $n = 9$ não pode ser instalado em uma aeronave cujos assentos devam ser testados dinamicamente para resistência em $n = 16$.
- (3) Peças padrão, como fixadores, são consideradas aprovadas quando estão em conformidade com um padrão nacional ou industrial aceito e quando especificado no desenho de tipo da aeronave em particular.

(b) Peças não aprovadas

- (1) Qualquer peça que não atenda às condições listadas no parágrafo (a) é considerada uma peça não aprovada.
- (2) Qualquer peça que não seja suportada pela documentação adequada é considerada uma peça não aprovada.
- (3) As seguintes também são consideradas peças não aprovadas:
 - i. Peças fornecidas diretamente ao usuário por um subcontratado não autorizado a fornecê-las;
 - ii. Peças mantidas ou aprovadas para retorno ao serviço por uma pessoa ou uma organização não aprovada para este fim;
 - iii. Peças não mantidas de acordo com as disposições aprovadas aplicáveis;
 - iv. Peças que atingiram sua vida útil de armazenamento, incluindo, se aplicável, sua vida útil.

330.02.H.120 Documentos Necessários para Apoiar a Aceitação de Uma Peça

- (a) Qualquer peça deve ser acompanhada de um documento contendo informações suficientes para permitir que qualquer potencial utilizador possa certificar o seu estado.
- (b) As informações citadas em 330.5.1.3 (a) devem incluir pelo menos o seguinte:
 - (1) A autoridade sob a qual o documento é emitido;
 - (2) Referências de identificação para fins de rastreabilidade;
 - (3) Nome, morada e referência de homologação da entidade emissora do documento;
 - (4) Pedido de execução de obra, número de contrato ou fatura;
 - (5) Quantidade, descrição, número da peça e número de série (se aplicável);
 - (6) Informações de limitação de vida, incluindo histórico da peça;
 - (7) Assinatura e referência de aprovação do emissor do documento;
 - (8) O estado da peça (nova ou usada).
- (c) Operadores de aeronaves e organizações de manutenção devem implementar um processo para evitar a aceitação inadvertida de peças não aprovadas.

330.02.H.125 Sistema de Relatório de Peças não Aprovadas

- (a) Usuário final de uma peça deve implementar um sistema aceitável pela Autoridade Aeronáutica para relatar aos detentores de certificado de tipo e às autoridades reguladoras a deteção de peças não aprovadas, para que os operadores de equipamentos similares estejam cientes o mais rápido possível.
- (b) O acesso ao sistema de relatórios deve ser fácil e válido dentro de um prazo razoável. Isso im-

plica que a publicidade sobre o sistema de notificação deve ser ampla.

- (c) Em todos os momentos, uma exposição considerada suspeita deve ser imediatamente colocada em quarentena junto com a documentação que a acompanha e lá permanecer até que o órgão responsável pelo processo de denúncia esteja satisfeito com as evidências estabelecidas ou a autenticidade da peça seja estabelecida.

330.02.H.130 Uso Adequado de Peças Desmontadas de Uma Aeronave Reformada

330.02.H.135 Generalidades

- (a) A canibalização é uma operação para remover peças de uma aeronave aposentada;
- (b) O operador deve tomar precauções e dispor de métodos que deverá utilizar nas operações de canibalização;
- (c) Embora a desmontagem de peças de uma aeronave reformada seja aceitável, o operador ou o órgão de manutenção aeronáutica deve considerar que as peças desmontadas de uma aeronave reformada podem se deteriorar sob efeito das condições e duração do armazenamento, apesar de seu bom estado inicial.

330.02.H.140 Disposições

- (a) Operador ou entidade de manutenção aeronáutica deve zelar pelo cumprimento das normas relativas ao desmantelamento de peças de acordo com as exigências do fabricante.
- (b) As peças desmontadas devem ser avaliadas de acordo com as normas vigentes específicas para cada peça.
- (c) O retorno ao serviço das peças desmontadas só pode ser pronunciado por um órgão autorizado.

330.02.H.145 Uso Correto de Peças Recuperadas de Aeronaves Danificadas

- (a) Os operadores devem tomar precauções especiais para o uso de peças recuperadas de uma aeronave danificada.
- (b) Qualquer peça de uma aeronave danificada só pode ser devolvida ao serviço após sua condi-

ção ter sido avaliada por uma organização de manutenção aprovada.

- (c) Antes de qualquer decisão de reparar ou revisar peças de uma aeronave acidentada, elas devem ser avaliadas e inspecionadas levando em consideração as circunstâncias do acidente.

330.02.H.150 Remoção de Peças Descartadas

- (a) Os responsáveis pela remoção de peças e materiais sucateados de aeronaves devem impedir que sejam considerados aproveitáveis no futuro.
- (b) As peças sucateadas devem sempre ser mantidas separadas das peças utilizáveis.
- (c) As peças sucateadas devem estar mutiladas ou devem ter uma descrição clara e permanente que não permita sua reutilização.

APÊNDICES

APÊNDICE 1: MODELO DE CERTIFICADO
DE AERONAVEGABILIDADE NORMAL

Nº	REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE  Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC)		Classificação Geral <i>Classification</i>
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS			
1. Marcas de nacionalidade e matrícula <i>Nationality and registration marks</i> S9 -	2. Fabricante e designação dada à aeronave pelo fabricante <i>Manufacturer and Manufacturer's designation of aircraft:</i>	3. Número de série da aeronave <i>Aircraft Serial number</i>	
4. Categorias: <i>Categories</i>			
5. Nos termos da convenção relativa à Aviação Civil Internacional, datada de 7 de dezembro de 1944 e com o regulamento de aeronavegabilidade RACSTP Parte 330.02 em vigor em 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 os limites de uso aplicáveis. <i>In accordance with the Convention relating to International Civil Aviation, dated 7 December 1944 and with the airworthiness regulation RACSTP Part 330.02 in force in São Tomé and Príncipe, this certificate of airworthiness is issued for the aircraft specified above, which satisfies airworthiness requirements under the maintenance and operating conditions mentioned above and in accordance with the applicable limits of use.</i>			
6. Este Certificado é válido pelo período indicado no verso <i>This Certificate is valid for the period indicated at the back side</i>			
Data de emissão: <i>Date of issue:</i>		Presidente do Conselho de Administração <i>President of Administration Council</i>	
		Nome e assinatura <i>Name and Signature</i>	
F-330.02-01		21/04/2026	

Local e data da inspeção <i>(Place and date of inspection)</i>	Data de expiração da validade <i>(Expiration Date)</i>	Estatuto da aeronave <i>(Aircraft status)</i>		Assinatura <i>(Signature)</i>
		Vôo (V) <i>(Flight)</i>	Aposentado <i>(Grounded)</i>	
F-330.02-01A				21/04/2026

APÊNDICE 2: MODELO DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE RPA

Nº	REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE  Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE -RPA CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS - RPA		Classificação Geral <i>Classification</i>
1. Marcas de nacionalidade e matrícula <i>Nationality and registration marks</i> S9 -	2. Fabricante e designação dada à aeronave pelo fabricante <i>Manufacturer and Manufacturer's designation of aircraft:</i>	3. Número de série da aeronave Remotamente Pilotada <i>Remotely piloted Aircraft Serial number</i>	
4. Tipo e/ou Modelo da Aeronave Remotamente Pilotada <i>Remote pilot station (RPS) type(s) and/or model(s)</i>		5. Tipo(s) e/ou modelo(s) de estação de pilotagem remota (RPS) <i>Link(s) for RPA (C2 Link(s))</i>	
6. Categorias e/ou Operação: <i>Categories and/or operation</i>			
7. Nos termos da convenção relativa à Aviação Civil Internacional, datada de 7 de dezembro de 1944 e com o regulamento de aeronavegabilidade RACSTP Parte 330.02 em vigor em São Tomé e Príncipe, o presente certificado de aeronavegabilidade é emitido para a aeronave pilotada remotamente acima especificada, a qual satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade nas condições de manutenção e de operação acima mencionadas e de acordo com os limites de uso aplicáveis. <i>In accordance with the Convention relating to International Civil Aviation, dated 7 December 1944 and with the airworthiness regulation RACSTP Part 330.02 in force in São Tomé and Príncipe, this certificate of airworthiness is issued for the remotely piloted aircraft specified above, which satisfies airworthiness requirements under the maintenance and operating conditions mentioned above and in accordance with the applicable limits of use.</i>			
Data de emissão: <i>Date of issue:</i>		Presidente do Conselho de Administração <i>President of Administration Council</i>	
		Nome e assinatura <i>Name and Signature</i>	
F-330.02-02		21/04/2026	

**APÊNDICE 3: MODELO DE AUTORIZAÇÃO
ESPECIAL DE VÔO**

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE  Instituto Nacional de Aviação Civil AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE VÔO SPECIAL FLIGHT PERMIT N.º:				
Marcas de nacionalidade e matrícula <i>Nationality and registration marks</i> S9 -		Fabricante e designação dada à aeronave pelo fabricante <i>Manufacturer and Manufacturer's designation of aircraft:</i>		Número de série: <i>Serial number:</i>
				Data de Fabricação: <i>Date of Manufacture:</i>
Esta Autorização Especial de Voo é emitida nos termos dos Regulamentos de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe, RACSTP Parte 330.02, Subparte 330.02.D <i>This Special Flight Permit is issued under the São Tomé and Príncipe Civil Aviation Regulations, RACSTP Part 330.02, Subpart 330.02.D</i>				
Operador: <i>Operator</i>				
Período de Validade de: _____ a: _____ <i>Period of validity From to</i>				
8. Objectivo: <i>Purpose</i>		☐ Posicionamento (Ferry) ☐ Voo de Verificação (Test Flight) ☐ Evacuação (Evacuation) ☐ Outros (Indicar o motivo) Others (to Specify)		
Rota <i>Routing</i>				
Ponto de Partida: _____ Ponto de Chegada: _____ <i>Starting Point Place of Destination</i>				
Limitações: <i>Limitations</i> Limitações no território Nacional <i>Limitations in the National Territory</i> ☐ Sim ☐ Não <i>Yes No</i>		Apresentação pública autorizada <i>Authorized public presentation (display)</i> ☐ Sim ☐ Não <i>Yes No</i>		
Outros (a especificar) <i>Others (to specify)</i>				
Condições <i>Conditions</i> Ver condições do Operador no Verso <i>See operating conditions on backside</i>				
Data de emissão: <i>Date of issue:</i> Presidente do Conselho de Administração <i>President of Administration Council</i> Nome e assinatura <i>Name and Signature</i>				
F-330.02-03		21/04/2026		

Condições

Conditions

A aeronave acima mencionada está autorizada a realizar o voo acima indicado nas seguintes condições operacionais, que deverão estar disponíveis para qualquer pessoa que opere a aeronave:

The above-mentioned aircraft is authorized to perform the Flight (Theft) indicated above under the following operating conditions that must be available for any person operating the aircraft:

1. As informações operacionais relativas ao funcionamento da aeronave e dos sistemas devem estar a bordo e disponíveis para a tripulação de voo.

The operating information related to the conduct of the aircraft and systems must be on board and available for the flight crew

2. Este voo deve ser realizado de acordo com os dados do manual de voo aprovado, as marcações e indicações adequadas, ou uma combinação de ambos.

This flight must be performed according to the data contained in the approved flight manual, to the appropriate markings and indications or to the combination of all these elements

3. A tripulação de voo deve possuir as qualificações necessárias para este tipo de aeronaves.

The flight crew must hold qualifications of this aircraft type

4. É proibido o transporte de carga ou de pessoas que não sejam membros da tripulação ou representantes da autoridade competente (utilização exclusiva para voos não comerciais).

The transport of freight or people other than the crew members or the representative (s) of the authority is prohibited (restriction for only non-revenue flight)

5. Esta autorização expira com a chegada da aeronave ao seu destino ou na data de expiração, consoante o que ocorrer primeiro.

This authorization expires upon the arrival of the aircraft to destination or at the expiry date, the first case reached

6. Esta autorização não concede o direito de sobrevoar países estrangeiros; é da responsabilidade do proprietário ou operador da aeronave obter as autorizações de sobrevoos, aterragem e descolagem de todos os países incluídos na sua rota.

This authorization does not give the right to overfly foreign countries, it is the responsibility of the owner or the operator of the aircraft to obtain the authorizations of overfly, landing and take-off of all the States included in routing

7. É proibido sobrevoar cidades ou áreas densamente povoadas durante voos de alto risco.

The flight over cities or zones of dense population is forbidden in case of the high-risk flights (thefts)

**APÊNDICE 4: MODELO DE CERTIFICADO DE
AERONAVEGAÇÃO 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.	
FICA AQUI CERTIFICADO que a aeronave acima identificada e descrita detalhadamente no Número do Certificado de Tipo (inserir o número FAA/EASA com base no qual a aeronave foi certificada em STP) foi examinada e que, na data deste certificado, ela é considerada aeronavegável de acordo com o regulamento RACSTP Parte 330.02, relativo à aeronavegabilidade de aeronaves em vigor na REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE, e com os requisitos do Estado de importação indicados abaixo. <i>Nota: O presente certificado não constitui uma declaração de conformidade com qualquer acordo ou contrato celebrado entre o vendedor e o comprador, nem constitui uma autorização para utilizar uma aeronave</i> <i>THIS CERTIFIES that the aircraft identified above and described in detail in the Type Certificate Number (insert the FAA/EASA number based on which the aircraft was certified in STP) has been examined and that, as of the date of this certificate, it is considered airworthy of in accordance with the RACSTP Part 330.02 regulation, relating to the airworthiness of aircraft in force in the DEMOCRATIC REPUBLIC OF SÃO TOMÉ AND PRÍNCIPE, and with the requirements of the State of importation indicated below.</i> <i><u>Note:</u> 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</i>	
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:	
Data da Emissão Date of issue:	Presidente do Conselho de Administração <i>President of Administration Council</i> Nome e assinatura <i>Name and Signature</i>
F-330.02-04	21/04/2026



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, Assuntos Parlamentares e Direitos da Mulher – Telefone: 2225693 - Caixa Postal n.º 901 – E-mail: cir-reprografia@hotmail.com São Tomé e Príncipe. - S. Tomé.