



SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

SUMÁRIO

**MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS
E RECURSOS NATURAIS**

Instituto Nacional de Aviação Civil

Deliberação n.º 43/CAD - INAC/2026

Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe - RACSTP Parte 310.06, Transporte Aéreo Comercial por Operadores Aéreo Estrangeiros Dentro de São Tomé e Príncipe.

**MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS E
RECURSOS NATURAIS****Instituto Nacional de Aviação Civil****Deliberação n.º 43/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 310.06, Transporte Aéreo Comercial por Operadores Aéreo Estrangeiros Dentro de São Tomé e Príncipe.

**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 15 de Maio de 2026. - O Presidente do Conselho de Administração, *Dr. António dos Santos Lima*; A Vogal Técnica, *Dr.ª Celmira Maria da Cruz Fernandes Trindade*; O Vogal Administrativo e Financeiro, *Dr. Erli-ney Ângelo do Espírito Santo Ribeiro*.

**Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e
Príncipe - RACSTP Parte 310.06, Transporte Aéreo
Comercial por Operadores Aéreo Estrangeiros
Dentro de São Tomé e Príncipe.****Preâmbulo**

O artigo 37.º da Convenção de Chicago obriga os Estado-membro a adotar na sua regulamentação nacional, com o maior grau possível de uniformidade, as normas e práticas recomendadas contidas nos Anexos Técnicos à Convenção.

Deste modo, este regulamento preconiza a adoção da nova edição à Convenção no nosso ordenamento jurídico, tendo a mesma emenda despoletado a necessidade de emendar o RACSTP Parte 310.06, referente à Operadores Aéreo Estrangeiros dentro de São Tomé e Príncipe e à coordenação de tais serviços entre Estados.

Assim, este regulamento rege o estabelecimento, manutenção e funcionamento dos serviços de Transporte Aéreo Comercial por Operadores Aéreo Estrangeiros dentro de São Tomé e Príncipe e à coordenação de tais serviços entre Estados.

310.06.A GERAL**310.06.A.05 APLICABILIDADE**

(1) Este regulamento prescreve requisitos aplicáveis à operação de qualquer aeronave civil, incluindo avião ou helicóptero:

(a) Para fins de operações comerciais de transporte aéreo por qualquer operador aéreo cujo Certificado de Operador Aéreo seja emitido; e

(b) Controlado por uma autoridade de aviação civil diferente de São Tomé e Príncipe.

(2) Esta Parte não se aplica a aeronaves quando utilizadas por serviços militares, alfandegários e policiais, que não são usados para compensação ou contratação.

310.06.A.10 DEFINIÇÕES

(1) Para efeitos da Parte 310.06, aplicam-se as seguintes definições:

(a) **Manual de voo do Avião.** Um manual, associado ao certificado de aeronavegabilidade, contendo limitações dentro do qual o avião deve ser considerado

aeronavegável, e instruções e informações necessárias aos tripulantes de voo da operação segura do avião.

(b) **Certificado de Operador Aéreo.** Um certificado autorizando um operador a realizar operações de transporte aéreo comercial específicas.

(c) **Manual de operação da aeronave.** Manual, aceitável ao Estado do Operador, contendo procedimentos normais, anormais e emergenciais, *checklists*, limitações, informações de desempenho, detalhes dos sistemas de aeronaves e outros materiais relevantes para o funcionamento da aeronave.

(d) **Operador aéreo estrangeiro.** Qualquer operador, não sendo um operador aéreo detentor de um Certificado de Operador Aéreo emitido por São Tomé e Príncipe sob as disposições do Anexo OACI 6, Parte I ou Parte III, que se compromete, directa ou indirectamente, por locação ou qualquer outro acordo, a se envolver em operações comerciais de transporte aéreo dentro das fronteiras ou espaço aéreo de São Tomé e Príncipe, seja em base programada ou fretada.

(e) **Autoridade Estrangeira.** A autoridade de aviação civil que emite e supervisiona o Certificado de Operador Aéreo do operador estrangeiro.

(f) **Lista mínima de equipamentos.** Lista que prevê a operação de aeronaves, sujeitas a condições especificadas, com equipamentos específicos inoperantes, elaborado por um operador em conformidade com, ou mais restritiva do que, a Lista de Equipamentos Mínimos Mestres (MMEL) estabelecida para o tipo de aeronave.

(g) **Manual de operações.** Um manual contendo procedimentos, instruções e orientações para uso por pessoal operacional no cumprimento de suas funções.

(h) **Manual de voo de aeronave de asa rotativa.** Um manual, associado ao certificado de aeronavegabilidade, contendo limitações dentro das quais a aeronave de asa rotativa deve ser considerada nave aérea, e instruções e informações necessárias aos tripulantes de voo da operação segura da aeronave de asa rotativa.

310.06.A.15 ABREVIACÕES

(1) As seguintes abreviaturas são usadas nesta Parte:

a) AFM – (*Aircraft Flight Manual*) Manual de Voo de Avião

b) AOM – Manual de Operação do Avião;

c) MEL – Lista mínima de equipamentos;

d) RFM – Manual de Voo de aeronave de asa rotativa;

e) ACAS – sistema de prevenção de colisão no ar

f) AMM – Manual de Manutenção de Aeronaves

g) AMO – organização de manutenção aprovada

h) ATC – (*Air Traffic Control*) controlo de tráfego aéreo

i) CAA – (*Civil Aviation Authority*) Autoridade de Aviação civil

j) C2 – comando e controlo

k) COA – Certificado de Operador Aéreo

l) CP – co-piloto CVR – gravador de voz cabine

m) EDTO – operações de tempo de desvio estendido

n) ELT – transmissor localizador de emergência

o) FDR – gravador de dados de voo

p) GPWS – sistema de aviso de proximidade do solo

q) OACI – Organização Internacional da Aviação Civil

r) IFR – regras de voo de instrumento

s) IMC – condições meteorológicas do instrumento

t) IS – (*Implementation standard*) Normas de Implementação

u) iSTARS – Sistema integrado Segurança Operacional de Análise de Tendências e Relatórios

v) MEL – lista de equipamentos mínimos

w) MMEL – lista de equipamentos mínimos de referência

- x) NOTAM (*Notice to Airmen*) – Aviso à Navegação
- y) OPS - Operações
- z) PIC – Piloto Comandante;
- aa) RPA – (*Remotely Piloted Aircraft*) Aeronave Remotamente Pilotada
- bb) RPAS – (*Remotely Piloted Aircraft Systems*) Sistema de Aeronave Remotamente Pilotada
- cc) RVSM – Separação Vertical Mínima Reduzida
- dd) USOAP – Programa Universal de Auditorias de Supervisão de Segurança Operacional;
- ee) VFR – Voo Operado Segundo as Regras de Voo Visual
- ff) VLOS – linha de visão visual

310.06.A.20 CONFORMIDADE

(1) Um operador aéreo estrangeiro não pode operar uma aeronave em operações comerciais de transporte aéreo dentro de São Tomé e Príncipe sem que cumpra com às exigências das seguintes normas:

- a) RACSTP Parte 310.06;
- b) Parágrafos aplicáveis dos RACSTP Parte 7 e 91;
- c) Normas aplicáveis contidas nos Anexos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional relativo a operação a ser conduzida; e
- d) Quaisquer outros requisitos que a Autoridade possa especificar

310.06.A.25 AUTORIDADE PARA INSPECCIONAR

(1) Um operador aéreo estrangeiro deve garantir que qualquer pessoa autorizada pela Autoridade será permitida a qualquer momento, sem aviso prévio, para embarcar em qualquer aeronave operada para transporte aéreo comercial para São Tomé e Príncipe;

- a) Para inspeccionar os documentos e manuais exigidos por esta Parte;

- b) Para realizar uma inspeção da aeronave;
- c) Para tomar as medidas adequadas quando necessário para preservar a segurança operacional.

(2) Quando a Autoridade Aeronáutica identifica um caso de não conformidade ou suspeita de não conformidade com as leis, regulamentos e procedimentos aplicáveis por um operador estrangeiro ou identifica um problema de segurança sério semelhante com esse operador estrangeiro dentro do território nacional, a Autoridade Aeronáutica notificará imediatamente o operador e, se a situação o justificar, o Estado do operador. Quando o Estado do Operador e o Estado de Registo forem diferentes, essa notificação também será feita ao Estado de Registo.

(3) No caso de notificação aos Estados conforme especificado no parágrafo 310.06.A.25(2) desta subsecção, se a questão e sua resolução assim justificarem, a Autoridade Aeronáutica consultará o Estado da Operador e o Estado de registo, conforme aplicável, em relação aos padrões de segurança mantidos pelo operador estrangeiro.

(4) As inspeções serão conduzidas de acordo com os requisitos prescritos em NI 310.06.A.25 e as listas de verificação contidas em NI 310.06.A.25(c).

(5) O INAC avaliará todos os meios de conformidade propostos pelos operadores estrangeiros através das documentações fornecidas, conforme exigida na subparte 310.06.B.00 (3). Se o INAC considerar necessário, realizará auditoria e inspeção à base principal de operação do operador estrangeiro.

(6) As constatações verificadas nas inspeções serão resolvidas de acordo com a Tabela 1, Níveis de seriedade das descobertas e acções relacionadas, e a Tabela 2, Exemplos de descobertas e níveis de gravidade, contidos em NI 310.06.A.25 (3)(d).

(7) No caso de solicitação por parte do operador estrangeiro para implementação de meios de conformidade alternativos, quando a Autoridade Aeronáutica constatar que os meios de conformidade alternativos estão em conformidade com o presente regulamento, notifica o requerente, num prazo razoável, de que os meios de conformidade alternativos podem ser implementados e, se for caso disso, modifica a autorização do requerente em conformidade.

Nota: OACI Doc 8335, Manual de Procedimentos para Inspeção de Operações, Certificação e Supervisão Contínua, fornece orientação sobre a supervisão de operações por operadores aéreos estrangeiros. O manual também contém orientações sobre as consultas e actividades relacionadas especificadas nesta parte, incluindo a cláusula do modelo da OACI sobre segurança da aviação, que, se incluída em um acordo bilateral ou multilateral de serviço aéreo, prevê consultas entre os Estados quando as questões de segurança são identificadas por qualquer uma das partes do acordo.

310.06.B AUTORIZAÇÃO PARA UMA OPERADORA ESTRANGEIRA PARA REALIZAR OPERAÇÕES PARA SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

310.06.B.00 pedido de autorização para operar no território de São Tomé e Príncipe

(1) Um operador aéreo de outro Estado não deve operar uma aeronave em São Tomé e Príncipe, a menos que seja autorizado pela Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe e possua especificações de operações associadas contendo as limitações especiais e aprovações específicas emitidas por ele a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe.

(2) Um operador aéreo estrangeiro que pretenda operar no território de São Tomé e Príncipe deve apresentar um pedido à Autoridade no formulário e da maneira prescrita em NI 310.06.A.00(2).

(3) Um pedido de aprovação para operar no território de São Tomé e Príncipe deve ser acompanhado por:

- a) Uma cópia autenticada de um COA válido e especificações de operações associadas emitidas pela Autoridade do operador estrangeiro.
- b) Uma cópia da página de aprovação de um MEL para cada tipo de aeronave a ser operado pelo operador aéreo estrangeiro em São Tomé e Príncipe;
- c) Uma cópia do certificado actual de registo de aeronave e certificado de aeronavegabilidade emitidos para cada tipo de aeronave proposto para ser operado pelo operador aéreo estrangeiro em São Tomé e Príncipe;

- d) Uma cópia do certificado de seguro;
- e) Uma cópia dos procedimentos e práticas operacionais do operador aéreo estrangeiro;
- f) Uma cópia de um documento identificando as verificações de manutenção que devem ser realizadas para as aeronaves do operador aéreo estrangeiro enquanto operam no território de São Tomé e Príncipe;
- g) Uma cópia do contrato de manutenção entre o operador aéreo estrangeiro e a OMA, onde a manutenção nos termos da subparte 310.06.A.00 (3)(f) desta subsecção é efectuada por uma OMA aprovado pela Autoridade Estrangeira;
- h) Uma cópia do acordo de serviço aéreo, contendo uma cláusula de segurança conforme mostrado no exemplo em NI 310.06.A.00 (h), permitindo que o operador aéreo estrangeiro opere no território de São Tomé e Príncipe;
- i) No caso de aeronaves alugadas com tripulação, cópia da aprovação de Autoridade do Estado do Operador, com identificação do operador aéreo estrangeiro que exerce o controlo operacional da aeronave;
- j) No caso de um operador aéreo estrangeiro que não possua um COA emitido pela Autoridade, uma cópia do programa de segurança do operador aéreo proposto; e
- k) Qualquer outro documento que a Autoridade considere necessário para garantir que as operações pretendidas sejam conduzidas com segurança.

(4) Um requerente ao abrigo destes regulamentos deve candidatar-se à emissão inicial de especificações de operações pelo menos 90 dias antes da data de início da operação pretendida.

310.06.A.05 Emissão de autorização

(1) Nenhum operador aéreo estrangeiro deverá iniciar operações comerciais de transporte aéreo em São Tomé e Príncipe até que uma autorização tenha sido emitida pela Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe.

(2) A Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe emite uma autorização a um operador aéreo estrangeiro para realizar operações comerciais de transporte aéreo em São Tomé e Príncipe:

(a) Quando estiver satisfeita e se sente confiante com:

(i) A validade dos certificados e licenças associados ao operador;

(ii) O pessoal e a aeronave do operador;

(iii) As capacidades operacionais do operador; e

(iv) O nível de certificação e fiscalização aplicado às actividades do operador pela Autoridade Estrangeira;

(b) Após a aprovação do pedido da operadora estrangeira para operar no território de São Tomé e Príncipe;

(c) Após uma revisão satisfatória da documentação fornecida pelo operador nos termos dos parágrafos 310.06.A.00 (3) e (4) desta parte, e quando uma das seguintes condições for satisfeita:

(v) A operadora estabeleceu um acordo bilateral ou multilateral com o Estado do Operador que inclua no acordo a cláusula de segurança referenciada nos termos do 310.06.A.00 (3)(h) desta parte; ou,

(vi) A operadora não estabeleceu um acordo bilateral ou multilateral com o Estado do Operador, mas o Autoridade Aeronáutica não recebeu nenhuma informação de constatação graves de segurança ou grandes deficiências relacionadas à segurança relevantes do operador.

(3) Os critérios a serem utilizados para avaliação das condições estipuladas nos termos do 310.06.A.05 (2) desta subsecção estão contidos no NI 310.06.A.05.

310.06.A.10 Conteúdo da uma autorização

(1) A Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe emitirá uma autorização aos operadores aéreos estrangeiros para aspetos não listados no COA da operadora estrangeira e suas especificações de operações associadas, mas considerados necessários para operações compatíveis dentro de São Tomé e Príncipe.

(2) As autorizações emitidas sob esta subsecção devem conter:

(a) O nome completo do operador;

(b) O endereço da base principal e detalhes de contacto da gestão operacional da operadora;

(c) Endereço da representação da Operadora e detalhes de contacto em São Tomé e Príncipe;

(d) A data de emissão e caducidade (se houver) do COA do operador;

(e) Uma declaração que diz: "Este documento autoriza [NOME DE OPERADOR AÉREO ESTRANGEIRO] a operar no território de São Tomé e Príncipe";

(f) Uma declaração que diz: "Este documento é emitido para [NOME DE OPERADOR AÉREO ESTRANGEIRO] detentor de um COA válido. Quaisquer alterações na COA feitas pela Autoridade Estrangeira que emitiu e supervisiona o COA de [NOME DE OPERADOR AÉREO ESTRANGEIRO] serão submetidas por [NOME DE OPERADOR AÉREO ESTRANGEIRO] por escrito à Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe no prazo de 30 dias após tal alteração";

(g) Uma declaração que diz: "Este documento deixa de ter efeito após a caducidade, suspensão, revogação, cancelamento ou acção equivalente em relação ao COA do operador aéreo estrangeiro"; e

(h) "Quaisquer limitações especiais adicionais e aprovações específicas consideradas necessárias pela Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe".

(3) As especificações de operações emitidas a um operador aéreo estrangeiro pelo a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe serão complementares a estas regulamentações.

310.06.A.15 VALIDADE CONTÍNUA DAS ESPECIFICAÇÕES DE OPERAÇÕES

(1) Um operador aéreo estrangeiro deve, ao realizar operações em São Tomé e Príncipe, garantir que cumpre em todos os momentos com os requisitos de:

(a) Suas especificações de operação;

(b) Seu programa de segurança de operador aéreo aprovado; e

(c) Os requisitos de segurança dos operadores aéreos que operam em São Tomé e Príncipe.

310.06.A.20 ALTERAÇÃO DE UMA AUTORIZAÇÃO

(1) Os requerentes que solicitarem uma alteração de uma autorização existente (ou seja, uma alteração no tipo de operações, tipo de aeronave, etc.) serão obrigados a fornecer as seguintes documentações:

(a) Uma cópia da alteração relevante feita pela autoridade aeronáutica, conforme aplicável;

(b) Uma cópia relevante dos documentos da autoridade das aeronaves a operar em São Tomé e Príncipe, se alterada;

(c) Uma cópia do formulário de inscrição para o Operador estrangeiro que pretenda operar em São Tomé e Príncipe preenchido;

(d) Se a aeronave for alugada, documentação conforme descrito na Subsecção 310.06.A.00 (3);

(e) Cópias de quaisquer especificações adicionais de operações pertinentes e emitidas pelo Estado do Operador; e

(f) Quaisquer outras informações exigidas pela Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe.

310.06.A.25 Reconhecimento de licenças e certificados

0

A Autoridade reconhecerá como válida um certificado ou licença emitido ou validado por outro Estado Contratante, desde que os requisitos sob os quais o certificado ou licença foi emitido ou tornado válido sejam pelo menos iguais às Normas aplicáveis especificadas nos anexos pertinentes da OACI.

310.06.A.30 CERTIFICADO DE REGISTO DE AERONAVES

(1) Ao avaliar um novo pedido de um operador aéreo estrangeiro, a Autoridade examinará tanto as capacidades de supervisão de segurança e os registos do Estado do Operador e, se diferente, do Estado de Registo.

(2) A avaliação deve considerar:

(a) Relatórios de auditorias do operador em questão conduzidas por organizações independentes de auditoria no ramo de aviação reconhecidas internacionalmente e/ou por outros operadores aéreos, como parceiros com os quais têm acordos de partilha de código;

(b) Relatórios da OACI USOAP;

(c) Quaisquer outros resultados de auditoria e inspeção.

310.06.A.35 MEDIDAS ADICIONAIS

(1) Medidas adicionais serão tomadas pela Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe se a revisão inicial indicar deficiências significativas no sistema de supervisão de segurança do Estado do Operador e, se diferente, do Estado de Registo ou na segurança do operador aéreo.

(2) A Autoridade também pode solicitar documentação adicional do operador aéreo estrangeiro que possa demonstrar que as deficiências foram corrigidas.

(3) No caso de medidas adicionais para correcção das não conformidades significativas/deficiências graves, forem consideradas insatisfatórias, o pedido de operação do operador aéreo estrangeiro será negado e uma carta deve ser encaminhada ao Estado do Operador e ao Estado de Registo, se diferente, com cópia ao operador aéreo estrangeiro com detalhes das não conformidades significativas.

310.06.A.40 Aeronaves não registradas no Estado de Operador

Para aquelas aeronaves destinadas a serem operadas em São Tomé e Príncipe que não estão registadas pelo Estado de Operador, Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe deve solicitar evidência de conformidade com as responsabilidades de supervisão do Estado de Registo e do Estado do Operador para cada aeronave que se pretenda operar.

310.06.A.45 Emissão ou Alteração DE UMA Autorização

(1) Ao determinar que o requerente cumpriu com todos os requisitos de segurança e regulamentares, a Au-

toridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe emitirá ou alterará a autorização e as limitações aplicáveis.

(2) Se a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe decidir aprovar o serviço, emitirá uma autorização por escrito ao operador. Este documento pode incluir autorizações adicionais, condições e limitações para aspetos não listados no COA do operador estrangeiro e suas especificações de operações associadas, mas consideradas necessárias para a operação segura dentro do território de São Tomé e Príncipe.

(3) Tais autorizações, condições e limitações não devem entrar em conflito com o COA e as especificações de operações emitidas pelo Estado do Operador.

310.06.C SUPERVISÃO DE OPERADORES AÉREOS ESTRANGEIROS

310.06.C.00 GERAL

(1) Para manter a autorização para a realização de operações aéreas em São Tomé e Príncipe, emitidas pela Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe aos operadores estrangeiros, estarão sujeitos à supervisão adequada.

(2) Caso seja encontrado durante o processo de supervisão alguma não conformidade ou deficiência significativa, a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe tomará as medidas apropriadas, para garantir que estas não conformidades/deficiências sejam corrigidas.

(3) Enquanto o Estado do Operador que emitiu o COA tem a responsabilidade primária de supervisionar a segurança das operações de seus titulares de certificados, a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe se compromete, de acordo com o artigo 12º à Convenção, garantir que todas as aeronaves que voam sobre ou operam dentro de seu território nacional devem cumprir com os requisitos da OACI e de São Tomé e Príncipe.

310.06.C.05 inspeções e notificação de não conformidades

(1) As inspeções de rampa estarão principalmente preocupadas com a apresentação dos documentos e manuais da aeronave na aeronave, licenças de tripulação de voo, a condição do exterior da aeronave, a presença e a condição dos equipamentos de segurança e os procedimentos de segurança obrigatórios da cabine.

(2) Inspeções de carácter especial, baseadas na avaliação de riscos e focadas em um determinado operador aéreo estrangeiro, podem ser realizadas quando inspeções anteriores indicaram um alto nível de não conformidades com os requisitos por um determinado operador aéreo estrangeiro. Além disso, relatórios provenientes de serviços de tráfego aéreo, funcionários do aeroporto e/ou relatórios de incidentes também podem resultar em uma exigência para inspeções de carácter especial.

(3) Quando for identificado um caso de não conformidade ou suspeita de não conformidade por um operador estrangeiro de leis, regulamentos e procedimentos aplicáveis dentro do território de São Tomé e Príncipe, ou um problema de segurança ou segurança operacional com esse operador, a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe notificará imediatamente o operador aéreo em questão, e se a questão o justificar, o Estado do Operador.

(4) Quando o Estado do Operador e o Estado de Registo forem diferentes, tal notificação também será feita ao Estado de Registo, caso a questão se aplica nas responsabilidades daquele Estado e o que merece uma notificação.

(5) A notificação informará sobre a deficiência de segurança ou observação e solicitará acção correctiva ou comentário conforme apropriado. Se uma resposta não for recebida do operador aéreo dentro de trinta (30) dias, a CAA estrangeira deve ser contactada directamente e solicitada para garantir que medidas correctivas sejam tomadas para corrigir a deficiência.

(6) No caso de notificação aos Estados conforme especificado em (e), se a não conformidade e sua resolução o justificarem, a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe realizará consultas com o Estado do Operador e o Estado de Registo, conforme aplicável, quanto às normas de segurança mantidas pelo operador.

(7) De acordo com o artigo 16 da Convenção de Chicago, inspeções da Autoridade normalmente não causarão um atraso em um determinado voo com o objectivo de completar uma inspeção de rampa.

(8) Atrasos podem ser inevitáveis onde a aeronave sofreu danos e que medidas devem ser tomadas de modo a determinar se a aeronave continua aeronavegável ou não. Nesse caso, a Autoridade pode impedir que uma aeronave estrangeira danificada retome sua opera-

ção de voo com a condição de que a Autoridade aconselhe o Estado de Registo, com todos os detalhes necessários para permitir que o Estado de Registo julgue se o dano sofrido é de natureza de tal forma que a aeronave não se encontre mais navegável. Nesse caso, o Estado de Registo proibirá a aeronave de retomar o voo até que seja restaurada a aeronavegabilidade da aeronave.

(9) O Estado de Registo pode, no entanto, em circunstâncias excepcionais, prescrever condições limitantes específicas para permitir que a aeronave voe sem passageiros, e apenas com o pessoal necessário para a referida operação, para um aeródromo no qual será restaurada a aeronavegabilidade da aeronave, e a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe permitirá o referido voo.

(10) Quando o Estado de Registo considerar que o dano sofrido é de natureza de tal forma que a aeronave ainda é aeronavegável, será permitido que a aeronave retome o seu voo.

(11) As inspeções serão realizadas de acordo com os requisitos prescritos no Doc. 8335, onde os referidos procedimentos se encontram incorporados no manual de inspeção da Aviação Civil de São Tomé e Príncipe, junto a lista de verificação a ser usada para supervisão.

(12) O grau das não conformidades das inspeções estão tabeladas no manual de inspeção contendo Níveis de Seriedade das não conformidades e Ações Relacionadas.

310.06.C.10 TROCA DE INFORMAÇÕES de SEGURANÇA

A Autoridade compartilhará não conformidades de segurança relevantes em relação a um operador aéreo estrangeiro com outros Estados Contratantes.

310.06.D NÃO CONFORMIDADES - RESOLUÇÃO DOS PROBLEMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAL.

310.06.D.00 GERAL

(1) Após uma inspeção de rampa de um operador aéreo estrangeiro, a acção resultante dependerá da gravidade das não conformidades de segurança encontradas. Também podem ser necessárias acções específicas quando o Estado de Registo da aeronave for diferente do Estado do Operador.

(2) Se um operador aéreo estrangeiro não resolver uma não conformidade grave em tempo útil, a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe deve considerar a revogação da autorização para operar em São Tomé e Príncipe.

310.06.E MANUAIS, DOCUMENTOS E REGISTOS DE OPERADORES AÉREOS ESTRANGEIROS

310.06.E.00 SISTEMA DE REGISTO TÉCNICO DE AERONAVES

(1) Um operador aéreo estrangeiro deve usar um sistema de registo técnico de aeronaves contendo as seguintes informações para cada aeronave:

(a) Informação sobre cada voo necessário para garantir a segurança contínua do voo;

(b) O certificado de aptidão da aeronave para retorno ao serviço actualizado (*release to service*);

(c) A declaração de manutenção, fornecendo o estado actual de manutenção da aeronave e o que se encontra programado e as manutenções fora de fase com as respectivas datas de caducidade, a menos que a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe concorde com que a declaração de manutenção seja mantida em outro lugar;

(d) Todos os defeitos adiados ou pendentes que afectam a operação da aeronave, e

(e) Quaisquer instruções de orientação necessárias de manutenção.

310.06.E.05 MANUAIS, DOCUMENTOS E LICENÇAS DA TRIPULAÇÃO A SEREM TRANSPORTADOS NA AERONAVE

(1) Um operador aéreo estrangeiro deve garantir que os seguintes manuais, documentos e licenças sejam transportados em voos para São Tomé e Príncipe:

(a) Uma cópia do COA e das especificações de operações associadas, todas elas devem estar na língua inglesa;

(b) Cópia da autorização aplicável exigida nesta Parte;

(c) As partes do Manual de Operações actualizado, pertinentes aos deveres da tripulação para cada voo;

(d) As partes do Manual de Operações que são necessárias para a condução de um voo, como o MEL e informações e instruções relativas à interceptação de aeronaves, e que devem ser facilmente acessíveis à tripulação a bordo da aeronave em cada voo;

(e) O actual AFM ou RFM aprovado pelo Estado de Registo, ou AOM aprovado pelo Estado de Operador seja transportado na aeronave em cada voo. A AFM ou RFM seja actualizada mediante a implementação de alterações obrigatórias pelo Estado de Registo recebido do Estado de Desenho.

(f) O certificado actual de registo e o certificado de aeronavegabilidade válido para cada aeronave;

(g) As licenças válidas de cada membro da tripulação de voo e da tripulação de cabine, se uma licença de tripulante de cabine for exigida pela Autoridade Estrangeira;

(h) Aprovação e/ou licença dos tripulantes para operação de rádio de aeronaves.

(i) Um certificado de ruído, quando aplicável, que seja emitido de acordo com o Anexo 16 Volume I da OACI.

310.06.E.10 INFORMAÇÕES ADICIONAIS E FORMULÁRIOS A SEREM TRANSPORTADOS NA AERONAVE

(1) Um operador aéreo estrangeiro deve garantir que, além dos documentos e manuais prescritos em 310.06.E.05, as seguintes informações e formulários, relevantes para o tipo e área de operação, sejam transportados em cada voo:

(a) Plano de Voo Operacional;

(b) Livro de registo técnico da Aeronave ou sistema equivalente;

(c) Documentação de instruções de NOTAM/AIS apropriada;

(d) Informações meteorológicas apropriadas;

(e) Manifestos de passageiros e cargas conforme apropriado para o voo pretendido;

(f) O documento de massa e centragem da aeronave certificando que a carga transportada está devidamente distribuída e segura;

(g) Notificação de cargas especiais, incluindo quaisquer mercadorias perigosas; e

(h) Mapas e cartas de navegação actualizadas para a área de actuação aprovada;

(2) A Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe pode autorizar que as informações detalhadas no parágrafo (1) acima, ou partes dela, possam ser apresentadas de uma forma diferente do papel impresso, desde que as informações estejam acessíveis para inspecção.

310.06.E.15 ACESSO À DOCUMENTAÇÃO, MANUAIS E REGISTOS

(1) Um operador aéreo estrangeiro deve:

(a) Dar a qualquer pessoa autorizada pela Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe acesso a quaisquer documentos, manuais e registos relacionados com operações de voo e manutenção; e

(b) Fornecer todos esses documentos, manuais e registos, quando solicitados pela Autoridade, dentro de um período razoável de tempo.

(2) O piloto em comando deverá, dentro de um tempo razoável, ao ser solicitado por uma pessoa autorizada pela Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe, disponibilizar a documentação, manuais e registos necessários transportados a bordo.

310.06.E.20 PRESERVAÇÃO, PRODUÇÃO E USO DE GRAVAÇÕES DE GRAVADORES DE VOO

(1) Após um acidente ou incidente em São Tomé e Príncipe envolvendo uma aeronave de um operador aéreo estrangeiro, ou quando a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe assim definir, o operador aéreo estrangeiro de uma aeronave na qual um gravador de voo é transportado, preservará os dados originais registados por um período não inferior a 60 dias, a menos que seja definido de outra forma pela Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe.

310.06.F OPERAÇÕES E DESEMPENHO

310.06.F.00 CÁLCULO DE PESO DE PASSAGEIROS E BAGAGEM

(1) Um operador aéreo estrangeiro deve calcular a massa de passageiros e bagagem despachada usando:

(a) A massa real pesada de cada pessoa e a massa real pesada da bagagem; ou

(b) Os valores de massa padrão especificados pela Autoridade estrangeira.

(2) A Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe pode exigir que um operador aéreo estrangeiro que realize operações em São Tomé e Príncipe que produza provas que validem quaisquer valores de massa padrão utilizados.

310.06.F.05 AVIÕES MONOMOTORES À NOITE OU EM CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS DE INSTRUMENTOS

(1) Um operador aéreo estrangeiro não pode operar uma aeronave não-turbina monomotor:

(a) À noite; ou

(b) Em Condições Meteorológicas de Instrumentos (IMC), excepto sob regras especiais de voo visual (VFR).

(2) Um operador aéreo estrangeiro pode operar um avião a turbina monomotor à noite e na IMC desde que o Estado do Operador assegurou que:

(a) O motor à turbina seja confiável;

(b) Os procedimentos de manutenção do operador, as práticas operacionais, os procedimentos de despacho de voo e os programas de treino da tripulação são adequados;

(c) A aeronave esteja devidamente equipada para voo à noite e na IMC;

(d) Aeronaves com um certificado de aeronavegabilidade emitidos antes de 01 de Janeiro de 2005, têm um sistema de monitoramento de tendências de motores; e

(e) Aviões com um certificado de aeronavegabilidade emitidos em ou após 01 de Janeiro de 2005 ter um sistema de monitoramento automático de tendências.

310.06.F.10 OPERAÇÕES COM MONOPILOTO SOB REGRA DE VOO POR INSTRUMENTO OU À NOITE

(1) Um operador aéreo estrangeiro não deve operar uma aeronave sob IFR ou à noite por um único piloto, a menos que aprovado pelo Estado do Operador e a aeronave atenda às seguintes condições:

(a) O manual de voo não requer uma tripulação de voo de mais de um piloto;

(b) A aeronave é movida a hélices;

(c) A configuração máxima de assentos de passageiros aprovados não é mais do que nove;

(d) A massa máxima de decolagem certificada não excede 5.700 kg;

(e) A aeronave está equipada com:

i. Um piloto automático operativo que tem pelo menos modos de esperar e selecção de posição de altitude;

ii. Um auscultador com um microfone incorporado ou equivalente; e,

iii. Meios de exibir gráficos que lhes permitem ser legíveis em todas as condições de luz ambiente.

(f) O PIC cumpriu com os requisitos de experiência, treino, verificação e actualização prescritos pelo Estado do Operador.

310.06.F.15 REGRAS DE VOO DENTRO DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

(1) Dentro dos limites territoriais de São Tomé e Príncipe, o operador aéreo estrangeiro deve cumprir as regras de voo e limitações contidas na Parte 91.

(2) Os operadores aéreos estrangeiros devem garantir que sua tripulação de voo tenha disponível e se familiarizem com as regras de voo na Parte 91 deste regulamento.

310.06.G QUALIFICAÇÕES DE MEMBROS DA TRIPULAÇÃO DE VOO

310.06.G.00 GERAL

Os operadores aéreos estrangeiros devem garantir que sua tripulação de voo tenha as licenças e qualificações apropriadas e válidas para as operações a serem conduzidas em São Tomé e Príncipe.

310.06.G.05 LIMITAÇÕES DE IDADE

(1) Os operadores aéreos estrangeiros devem garantir que o PIC envolvido em operações piloto único em aeronaves estrangeiras que operam em São Tomé e Príncipe tenha menos de 60 anos de idade.

(2) Operadores aéreos estrangeiros devem garantir, para aeronaves envolvidas em operações em São Tomé e Príncipe, exigindo mais de um piloto como tripulante de voo, que se um piloto tiver entre 60 e 65 anos, o outro piloto terá menos de 60 anos.

310.06.G.10 PROFICIÊNCIA EM LÍNGUA

Os operadores aéreos estrangeiros devem garantir que as aeronaves que operam em São Tomé e Príncipe, a sua tripulação cumpre com os requisitos de proficiência em línguas, pelo menos o nível operacional 4 contido no Anexo 1 da OACI para a língua inglesa e que tal proficiência seja endossada na licença.

310.06.H. SEGURANÇA**310.06.H.00 SEGURANÇA DA AERONAVE**

(1) Um operador aéreo estrangeiro deve:

(a) Certificar de que todos os funcionários envolvidos na operação estejam familiarizados e cumpram com os requisitos exigidos nos programas de segurança nacional do Estado do operador;

(b) Estabelecer, manter e realizar programas de treino aprovados que permitam ao pessoal do operador tomar as medidas adequadas para prevenir actos de interferência ilícita, como sabotagem ou apreensão ilegal de aeronaves e minimizar as consequências de tais eventos, caso ocorram;

(c) Após um acto de interferência ilícita a bordo de uma aeronave, o comandante ou, em sua ausência, o operador, apresentará, sem demora, um relatório de tal acto à Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe e à Autoridade do Estado do operador;

(d) Certificar de que todas as aeronaves carregam uma lista de verificação com os procedimentos a serem seguidos para esse tipo de aeronave na busca de armas, explosivos ou outros dispositivos perigosos; e

(e) Assegurar que, se instalada, a porta do compartimento da cabine em todas as aeronaves operadas com a finalidade de transportar passageiros, deve ser capaz de ser trancada de dentro do compartimento, a fim de evitar acesso não autorizado.

310.06.H.05 BAGAGEM NÃO AUTORIZADA

Um operador aéreo estrangeiro tomará medidas para garantir que nenhuma pessoa se esconda ou introduza uma carga não autorizada a bordo de uma aeronave.

310.06.I. MERCADORIAS PERIGOSAS**310.06.I.05 TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS POR VIA AÉREA**

(1) Nenhum operador aéreo estrangeiro deve aceitar transportar mercadorias perigosas por via aérea em São Tomé e Príncipe, a menos que o operador aéreo estrangeiro:

(a) Foi autorizado a fazê-lo pela Autoridade Estrangeira; e

(b) Tenha conduzido o treino apropriado ao seu pessoal;

(2) O operador aéreo estrangeiro deve classificar adequadamente, documentar, certificar, descrever, embalar, marcar, rotular e colocar em condições adequadas para o transporte de mercadorias perigosas conforme exigido pelo programa de mercadorias perigosas do operador, conforme aprovado pela Autoridade Estrangeira.

(3) O operador aéreo estrangeiro deve referir nas especificações de operações de acordo com a subparte 310.06.A.05 a) 1), se esse operador está ou não autorizado pela Autoridade Estrangeira a transportar mercadorias perigosas.

(4) Quando o operador estrangeiro estiver autorizado para transportar mercadorias perigosas, e tiver um programa de mercadorias perigosas aprovada pela Autoridade estrangeira, o operador aéreo estrangeiro deve apresentar uma cópia de seu programa de mercadorias perigosas a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe.

310.06.I.10 TRANSPORTE DE ARMAS DE GUERRA E MUNIÇÕES DE GUERRA

(1) Um operador aéreo estrangeiro que conduz operações comerciais de transporte aéreo para São Tomé e Príncipe deve:

(a) Não transportar armas de guerra e munições de guerra por via aérea, a menos que uma aprovação para o fazer tenha sido concedida por todos os Estados em causa.

(b) Certificar de que as armas de guerra e munições de guerra são:

- i. Armazenado na aeronave em um lugar que é inacessível aos passageiros durante o voo; e
- ii. No caso de armas de fogo, descarregadas, a menos que, antes do início do voo, tenha sido concedida uma aprovação por todos os Estados envolvidos, que tais armas de guerra e munições de guerra possam ser transportadas em circunstâncias que diferem em parte ou no total das indicadas neste parágrafo.

(c) Certificar de que o piloto no comando seja notificado antes do início do voo dos detalhes e localização a bordo da aeronave de quaisquer armas de guerra e munições de guerra a serem transportadas.

310.06.I.15 TRANSPORTE DE ARMAS DESPORTIVAS E MUNIÇÕES

(1) Um operador aéreo estrangeiro que conduz operações comerciais de transporte aéreo para São Tomé e Príncipe tomará todas as medidas necessárias para garantir que quaisquer armas desportivas destinadas a serem transportadas por via aérea sejam declaradas.

(2) Um operador aéreo estrangeiro aceitando o transporte de armas desportivas deve garantir que elas são:

(a) Armazenado em um lugar na aeronave que é inacessível aos passageiros durante o voo, a menos que a Autoridade tenha determinado que o cumprimento é inviável e aprovou outros procedimentos; e

(b) No caso de armas de fogo ou outras armas que possam conter munição, estejam descarregadas.

(3) Um operador aéreo estrangeiro pode permitir que um passageiro carregue munição para armas esportivas na bagagem despachada do passageiro, conforme aprovado pela Autoridade.

310.06.J. APROVAÇÃO PARA OPERADORES AÉREOS ESTRANGEIROS OPERAREM AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS NO TERRITÓRIO DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

310.06.J.05 PEDIDO DE APROVAÇÃO PARA OPERAR AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS NO TERRITÓRIO DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

(1) Um operador aéreo estrangeiro não deve operar uma RPA em São Tomé e Príncipe, a menos que seja autorizado e detenha as especificações de operações emitidas para o efeito, pela Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe.

(2) Quando um operador estrangeiro deseja solicitar a operação de RPA no território de São Tomé e Príncipe, ele deve:

(a) Fazer tal solicitação ao Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe no formulário proposto pela autoridade.

(b) Faça tal solicitação preenchendo o formulário de inscrição prescrito em NI 310.06.J.05

(3) Um pedido de aprovação para operar no território de São Tomé e Príncipe deve ser acompanhado de uma cópia dos seguintes documentos, com tradução para português, caso os documentos originais não estejam em português, para cada RPA proposto para ser operado em São Tomé e Príncipe:

- a) Uma cópia reconhecida do certificado de operador RPAS válido;

- b) Um certificado de registo de aeronave;
- c) Um certificado de aeronavegabilidade;
- d) As licenças do piloto remoto e os certificados médicos;
- e) Uma licença de estação de rádio de aeronaves, se aplicável;
- f) Um certificado de seguro;
- g) Um certificado de ruído emitido de acordo com o Anexo 16 da OACI;
- h) Um programa de segurança do operador aéreo; e
- i) Qualquer outro documento que a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe considerar necessária para garantir que as operações pretendidas sejam conduzidas com segurança.

(4) O requerente deve solicitar a emissão inicial de uma aprovação de RPA estrangeira sob este regulamento, pelo menos 90 dias antes da data de início da operação proposta.

(5) Uma vez que a aprovação de RPA estrangeira tenha sido emitida pela Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe, o operador deve:

- a) Preencher um plano de voo antes da operação de um RPA;
- b) Seguir as regras operacionais para RPA na subparte 91.H.800 do RACSTP Parte 91;
- c) Notificar imediatamente a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe e a ATC em caso de cancelamento de voo; e
- d) No caso de alterações no voo proposto, submeter tais alterações à Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe para consideração.

Nota: O Doc 10019 da OACI, Manual sobre Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotados (RPAS), contém mais informações sobre a evolução da estrutura regulatória de sistemas de aeronaves não tripuladas.

RACSTP PARTE 310.06. NORMA DE IMPLEMENTAÇÃO

NI 310.06.A.25 AUTORIDADE PARA INSPECIONAR

(1) INSPECTORES AUTORIZADOS.

(a) Os inspectores autorizados designados para realizar inspecções de aeronaves estrangeiras devem ser inspectores experientes que entendem a diferença entre as inspecções na plataforma de estacionamento realizadas por seus próprios operadores (nacionais) como parte de suas responsabilidades de gestão de COA e as inspecções de supervisão realizadas em aeronaves de operadores aéreos estrangeiros.

(b) Esses inspectores devem ser especificamente treinados e autorizados para realizar tais inspecções e possuirão as credenciais apropriadas que os identificam como inspectores autorizados empregados ou credenciados pela Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe.

(c) As inspecções de rampa de operadores aéreos estrangeiros devem ser realizadas de maneira semelhante às inspecções de rampa de operadores nacionais, com algumas diferenças importantes, uma vez que os padrões aplicados a operadores aéreos estrangeiros devem ser baseados principalmente em Padrões Internacionais e regulamentos nacionais derivados de Padrões Internacionais.

(d) Os inspectores autorizados devem demonstrar proficiência na língua inglesa no Nível Operacional da OACI (Nível 4) ou superior.

(e) Os inspectores autorizados devem ter nos seus registos de treino pessoal, evidências de que foram treinados e têm conhecimento nas seguintes áreas:

(i) A Convenção de Chicago e seus Anexos 1, 6, 7 e 8;

(ii) As diferenças entre as Normas da OACI e as regulamentações nacionais, que podem ser mais detalhadas ou restritivas;

(iii) Diplomacia, incluindo lidar com potenciais dificuldades linguísticas e diferenças culturais;

(iv) A soberania de aeronaves estrangeiras, o que significa que a autoridade do inspetor está limitada a documentar, comunicar e relatar as conclusões, excepto conforme disposto no parágrafo 310.06.A.25(1)(c) desta parte;

(v) A observação, registo e relatórios de procedimentos durante as inspecções de operadores aéreos estrangeiros; e

(vi) Actividades de supervisão que não estão vinculadas ao processo de certificação do operador.

(2) PLANEAMENTO DE PRÉ-INSPECÇÃO.

(a) Os inspectores autorizados devem preparar-se para as inspecções de operadores aéreos estrangeiros, actualizando-se sobre as alterações recentes à regulamentação nacional no que diz respeito às operações de operadores de outros Estados.

(b) Será feita uma verificação da autoridade para o operador aéreo estrangeiro operar em São Tomé e Príncipe e operar a aeronave em questão, levando em consideração sua nacionalidade e marcas de registo.

(c) O registo do histórico do operador aéreo estrangeiro em São Tomé e Príncipe deve ser examinado, incluindo registos de inspecções de aeronaves anteriores e da aeronave na inspecção a ser realizada, para verificar quaisquer acções pendentes ou tendências recorrentes que possam justificar atenção especial.

(d) As inspecções de rampa envolverão a aeronave e sua tripulação, operações em linha, serviços e manutenção, e as actividades na rampa. As restrições de tempo podem se aplicar apenas à inspecção da aeronave e da tripulação. Deve ser feita uma determinação do número de inspectores autorizados e das especializações a serem envolvidas, a distribuição das tarefas e o tempo a ser alocado para cada tarefa.

(e) Como o plano de inspecção inclui inspecções abrangentes, não será possível cobrir todos os elementos desejados no tempo disponível para uma inspecção particular sem causar atrasos injustificados ao operador aéreo estrangeiro.

(f) Como as inspecções nas aeronaves de qualquer operador aéreo estrangeiro podem ser realizadas em

diferentes aeródromos por diferentes inspectores autorizados, o plano geral de inspecção levará isso em consideração. Alguns elementos serão abordados em todas as inspecções; outros podem ser cobertos por uma série de inspecções. Assim, registos completos de todas as inspecções de aeronaves de um determinado operador serão mantidos em um banco de dados central, em papel ou em formato electrónico, que seja acessível e actualizado pelos inspectores autorizados em questão.

(g) A partir desses registos, deve ser necessário planejar o conteúdo das inspecções de modo que uma inspecção completa da aeronave de qualquer operador aéreo estrangeiro seja realizada durante um período definido.

(h) A selecção de uma determinada aeronave para inspecção deve ser feita de forma aleatória, de forma não discriminatória. No entanto, a selecção deverá seguir os princípios de gestão de risco para identificar as operações percebidas como apresentando um maior risco de segurança e, como resultado, conduzirá actividades de inspecção adicionais destinadas a essas operações, que podem estar vinculadas a um específico:

(i) Estado do Operador;

(ii) Tipo de aeronave;

(iii) Tipo de operação (programada, não programada, carga, etc.);

(iv) Operador aéreo estrangeiro; ou

(v) Aeronave individual.

(3) INSPECÇÕES.

(a) O escopo de uma inspecção de rampa de operador aéreo estrangeiro é o seguinte:

(i) Não é possível cobrir todos os itens da lista de verificação em todas as inspecções da rampa. As inspecções devem ser planeadas para cobrir itens de alto risco e para cobrir todos os outros itens em uma série de inspecções.

(ii) É essencial que sejam mantidos registos adequados e que haja coordenação completa entre todos os inspectores autorizados envolvidos nas inspecções na plataforma de estacionamento para qualquer operador.

(b) As áreas que devem ser verificadas durante uma inspecção de rampa são:

- (i) Convés de voo;
- (ii) Cabine/segurança;
- (iii) Condição externa da aeronave;
- (iv) Carga; e
- (v) Geral.

(c) A Autoridade Aeronáutica utiliza a seguinte lista de verificação ao conduzir inspeções de rampa a operadores aéreos estrangeiros.

 SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL		CHECKLIST FOR FOREIGN AIR OPERATOR RAMP INSPECTION Página 1		Nº	LV-310-01
				Rev.	00
				Data	07-11-2024
1.a. Inspector name:		2.a. COA name:		3. State of the Operator:	
1.b. Inspector type: ☐ OPS ☐ AW ☐ C/S		2.b. Flight number:			
4.a. Aircraft type:		5.a. PIC name:		6.a. CP name:	
4.b. Registration number:		5.b. Licence number:		6.b. Licence number:	
7. Inspection result: ☐ Satisfactory ☐ Unsatisfactory		8. Action taken under 310.06.A.25 (1)(c): ☐ Yes ☐ No		9. Date (dd/mm/yyyy):	
I. Documents that will be covered at any one inspection of a foreign air operator include:					
Items				S/U	
a. Certificate of aircraft registration;					
b. Certificate of airworthiness;					
c. Certificates of competency, licences, and medical assessment of the flight crew;					
d. COA and associated operations specifications relevant to the aircraft type, which are required information to be carried on board until an international register of COAs may eventually provide an alternative way to access this information;					
e. Flight manual or other document containing performance data;					
f. Radio station licence;					
g. Journey logbook or technical log or general declaration;					
h. Approval for return to service;					
i. Fuel and oil records; and					
j. Noise certificate.					
Remarks:					

SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

AUTORIDADE
DE AVIAÇÃO CIVIL**II. The overall condition of the aircraft will be covered at every inspection, including:****Items**

- a. Out-of-tolerance leakage of fuel, engine oil, or hydraulic fluid;
- b. Landing gear and wheel well areas;
- c. Fuselage and pylons, as applicable;
- d. Wings and pylons, as applicable;
- e. Engines, their intakes, exhaust cones, and reverser systems;
- f. Propellers, as applicable; and
- g. Empennage or tail assembly.

Remarks:**III. Documents that will be covered over a defined number of inspections include:****Items**

- a. MEL;
- b. Aircraft Operating Manual;
- c. Airfield performance data;
- d. Checklists for normal, abnormal, and emergency procedures;

Formulário do Autoridade Aeronáutica,

SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE  AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL	
IV. Aircraft equipment that will be covered over a defined number of inspections includes:	
Items	
a.	Adequate oxygen supply for crew and passengers;
b.	Passenger briefing cards and contents;
c.	Portable fire extinguishers – flight crew compartment and cabin;
d.	Life rafts and life jackets or individual flotation devices (as applicable);
e.	Pyrotechnical distress signaling devices (as applicable);
f.	First aid kits and medical kits (as applicable);
g.	Penetration-resistant flight deck door (as applicable); and
h.	Emergency exit signs and lighting.
Remarks:	
V. Additional aircraft equipment that will be covered annually per COA, as applicable to the aircraft and the operation, includes:	
Items	

- (a) A Autoridade deve usar os procedimentos nas tabelas a seguir para resolver os resultados das inspeções.

Tabela 1. Níveis de gravidade das não conformidades e acções relacionadas

(1) Seriousness of Findings	Actions		
	(2) Information to PIC	(3) Information to Responsible Foreign Authority (State of the Operator and/or State of Registry) and Operational Management of the Operator	(4) Corrective Actions Required
Minor	Yes	No	No
Significant	Yes	Yes Letter to Foreign Authority and copy to operator's management	No
Major	Yes	Yes Letter to Foreign Authority and copy to operator's management. In case of aircraft damage affecting airworthiness, a direct communication with the Foreign Authority of the State of Registry shall be established. Under the provisions of OACI Annex 8, that Foreign Authority shall make decisions about conditions regarding return to flight status. Confirmation afterwards with letter to the Foreign	Yes Actions consisting of operational restrictions, corrective actions before flight or at maintenance base, grounding and/or withdrawal of approval to operate in the territory of São Tomé e Príncipe

Tabela 2. Exemplos de não conformidades e níveis de gravidade

(1) Item description	Seriousness		
	(2) Minor	(3) Significant	(4) Major
A. FLIGHT DECK – GENERAL			
1. General condition	Dirty and untidy		Large unsecured objects (e.g., cargo or baggage) Unserviceable flight crew seats
2. Emergency exits	Not all exits are serviceable, but properly deferred in accordance with MEL provisions.	Not all exits are serviceable and MEL provisions not applied	No emergency exits serviceable/no provisions in MEL for continued operation
3. Equipment – GPWS	Inoperative and in accordance with MEL provisions	Inoperative and MEL provisions not applied	Forward looking GPWS required and not installed
4. Equipment – Flight management computer		FMS database recently outdated (28 days or less)	FMS database more than 28 days outdated
5. Equipment – ACAS/CVR/FDR/ELT	Inoperative and in accordance with MEL provisions	Inoperative and MEL provisions not applied	Required and not installed
B. FLIGHT DECK DOCUMENTATION			
1. AFM		No evidence of State of Registry approval Incomplete, but performance calculations possible	Not on board and performance calculations not possible
2. Operations Manual		Incomplete (see OACI Annex 6, Part I, Appendix 2) or not approved by the State of the Operator or not the current version	Not on board
3. Checklists	Not within reach	Not readily available and used or not the current version	Not on board

8. Crew member licences (see also item G.3, Language for communications, in this table)	Form or content not in compliance with OACIOACIOACI Standards	No English translation	Not valid for the type of aircraft Not on board or no proper validation from the State of Registry Expired or no Class 1 medical assessment
9. Journey logbook or equivalent technical log	Minor defects not documented	On board but not properly completed	Not on board or no equivalent document Approval for return to service expired or not valid MEL rectification interval deadline expired for deferred defects
10. Radio station licence	Non-certified copy	Not on board	
11. Noise certificate (where applicable)	Not on board No English translation		
12. COA (certified true copy)		Not a certified true copy of COA	
13. Operations specifications (copy)		Not accurate (out of date, incorrect operation type/route, incorrect aircraft or operator, etc.) or no English translation	
14. Operational flight plan	Copy not retained on ground	Actual flight calculations but no actual documents Lack of fuel monitoring data (arrival flight) Fuel calculation unsatisfactory (departing flight)	No or incomplete flight preparation Required fuel calculation not available or not updated for actual conditions
15. Mass and balance sheet and data		Incorrect but within aircraft limits	Incorrect and outside operational limits or missing Mass and balance data not available

16. Aircraft performance limitations using current route, aerodrome obstacles, and runway analysis data	Data incomplete, but not affecting the operation on that date (e.g., no contaminated or wet runway data, but these conditions are not present)	Data not current or data validity date not available	Data not available
17. Cargo manifest and, if applicable, passenger manifest		Some limited accuracy or missing data not affecting safety	Not available or grossly inaccurate/incomplete
18. Pre-flight inspection	Form on board but incomplete	Not performed for inbound flight	Not performed for outbound flight
19. Weather reports and forecasts	Not the latest available data but valid	Not printed but handwritten	Not valid or not available
20. NOTAMs		Some en route relevant data missing	Not available

C. FLIGHT DECK – SAFETY EQUIPMENT

1. Portable fire extinguishers	Not easily accessible	Expired Not properly secured	Empty or insufficient number or missing Significantly low pressure Not accessible
2. Life jackets/flotation devices (if required)	Not directly accessible	Expired, as applicable	Not available for each flight deck crew member on board
3. Harness		Seat belt instead of harness	Not available or serviceable for all flight crew members
4. Oxygen equipment (if required)		No direct access	Not available or serviceable for all flight crew members Oxygen quantity not sufficient
5. Electric flashlight (night operations conducted by operator)	Only one available	Weak battery	Not on flight deck or unserviceable

D. CABIN SAFETY

3. First aid kit/emergency medical kit	Expired Incomplete Not at the indicated location		Not available
4. Portable fire extinguishers	Not directly accessible	Expired Not properly secured	Empty, significantly low pressure, or missing Not serviceable
5. Life jackets/flotation devices (if required)	Not directly accessible	Expired, as applicable	Not available for each person to be carried
6. Seat belts (passenger seats)	Strap or buckle worn out or damaged Not available or serviceable for all passenger seats and aircraft dispatched in accordance with MEL	Not available or serviceable for all passenger seats and aircraft not dispatched in accordance with MEL	Not available or not serviceable for any passenger
7. Emergency exit lighting and marking, emergency flashlights		Some emergency exit signs out of order Insufficient number of emergency flashlights; emergency flashlights not correctly located; emergency flashlight batteries weak or flat	Emergency lighting equipment defects not acceptable according to MEL provisions
8. Slides/life rafts (as required) (for long-range overwater flights)	Not in specified location, as established by the State of the Operator	Incorrectly installed	Insufficient number Not serviceable
9. Oxygen supply (cabin crew and passengers)	Insufficient quantity of oxygen or insufficient quantity of masks for passengers and crew members	Insufficient quantity of oxygen or insufficient quantity of masks for passengers and crew members, and flight performed above flight level 250	
10. Emergency briefing cards	Not enough emergency	Briefing cards from an	No emergency briefing

E. AIRCRAFT EXTERNAL CONDITION

1. General external condition	Minor defects	Defects that do not need to be corrected before flight (visible corrosion, marking not legible, etc.)	Safety-related defect (correction required before departure) Inadequate de-icing
2. Doors and hatches	Minor defects but serviceable	Door operating instructions missing or unclear Seal slightly damaged	Unserviceable and not compatible with number of passengers on board Seal missing or badly damaged
3. Flight controls	Minor defects	Poor condition (damage, missing bonding strips or static discharges, play, lack of lubrication, disbanding)	Damage, corrosion, leaks, or wear outside limits of MEL, SRM, etc.
4. Wheels, tires, and brakes	Minor defects	Signs of underinflation Incorrect tire pressure Unusual wear and tear	Tires worn out or damaged beyond limits Brakes worn out, leaking, or damaged beyond limits Damaged components or missing parts (e.g., tie bolts, heat sensors)
5. Undercarriage	Minor defects	Significant signs of leakage, strut under-pressure, corrosion, and obvious lack of lubrication	Damage, corrosion, missing parts, and/or leakage outside limits
6. Wheel well	Minor defects or dirty	Signs of leakage, corrosion, and obvious lack of lubrication	Damage, widespread corrosion, and/or leakage outside limits

9. Propellers (if applicable)	Minor defects	Damage to propellers within limits but not recorded in technical log or equivalent	Damage (nicks, dents, cracks, etc.), leakage, looseness of blades outside the MEL, AMM, SRM, etc., limits
10. Previous structural repairs	Minor defects	No information about temporary repairs, doubts about old repairs, and repairs acceptable for continuation of flight	Improperly performed repairs or apparent unsatisfactory design Damage to old repair
11. Obvious unrepaired damage	Within limits and recorded	Within limits but not recorded	Unassessed and not recorded damage affecting airworthiness
12. Leakage	Within limits	Long-standing water and lavatory leaks (blue ice)	Leakage (oil, fuel, hydraulic, water) outside limits

F. CARGO

1. General condition of cargo compartment and containers	Partly defective lights Minor defects, but safe condition	Partly damaged paneling Partly damaged containers Defective lights Floor locks (partly)	Damaged panelling outside limits Damaged containers Structural damage outside limits Defective or missing fire
--	--	--	---

2. Dangerous goods	Unable to recognise dangerous goods presented to operator for shipment	No dangerous goods regulations or references	No, or incomplete, information to the PIC on dangerous goods carried, in contradiction with OACI Doc 9284 provisions Deficiencies: leakage, wrong packaging, missing label Dangerous goods not correctly secured Loading not performed in accordance with OACI Annex 18 Dangerous goods carried without authorisation or in contradiction to OACI Annex 18 or OACI Doc 9284 provisions
3. Safety of cargo on board	Minor damage to lashing, tie-down equipment, pallet/container, and/or locks	Damaged pallet, container, or net	Cargo not safely secured and/or properly distributed: – Lashing – Tie-down equipment – Pallets and containers – Locks Load distribution/floor load limit exceeded

G. GENERAL

1. Additional remarks	General findings with minor safety impact	General findings with significant safety impact	General findings with major safety impact
2. Refuelling	Cabin crew not aware of procedures for refuelling with passengers on board	No procedures in place for refuelling with passengers on board	Procedures in place but not performed
3. Language for communications		Pilot licences with no language proficiency endorsement, for the English language or the language used in radiotelephony (except if implementation	Pilots not fluent in the English language or in the language used in radiotelephony

**NI 310.06.A.00(2) PEDIDO DE
AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR NO
TERRITÓRIO DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE**

(1) O formulário de pedido a seguir deve ser usado por um operador aéreo estrangeiro que pretenda solicitar aprovação para operar no território de São Tomé e Príncipe.

SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE  AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL	Application for Commercial Air Transport Operations by a Foreign Air Operator Page 1	Nº	F-310-02		
		Rev.	00		
		Data	07-11-2024		
Section 1: To Be Completed by the Applicant					
Section 1A. Applicant Information					
1. Company's registered name and trading name, if different; address of company; mailing address; telephone; fax; and email.	2. Address of the principal place of business; mailing address; telephone; fax; and email.				
3. Proposed start date of operations (dd/mm/yyyy):	4. OACI 3-letter designator for aircraft operating agency:				
5. Operational management personnel:					
a. Name	b. Title	c. Telephone, fax, and email			
Section 1B. Type of Approval Requested by Applicant. (Check applicable boxes)					
6. a. ☐ Air operator intends to conduct commercial flights to and from aerodromes in São Tomé e Príncipe b. ☐ Air operator intends to conduct overflights and technical stops only in São Tomé e Príncipe					
7. Air operator proposed types of operation: a. ☐ Passengers and cargo b. ☐ Cargo only	8. Geographic areas of intended operations and proposed route structure:				

9. Provide location on board or provide separate documentation where individual aircraft nationality and registration marks are listed as part of the aircraft fleet operated under the COA:

Provide the following information:

Aircraft type (make, model, and series, or master series)	RVSM¹ approval	EDTO[*]	Noise[†] certification (Annex 16 chapter)	Remarks
[Aircraft type 1]	☐	☐		
[Aircraft type 2]	☐	☐		
[Aircraft type 3]	☐	☐		
[Aircraft type 4]	☐	☐		
Etc.	☐	☐		

Attach the following:

- A certified true copy of a valid COA and associated operations specifications;
- A copy of the approval page for a MEL for each aircraft type intended to be operated in São Tomé e Príncipe;
- A copy of the current certificate of aircraft registration and certificate of airworthiness issued for each aircraft type proposed to be operated in São Tomé e Príncipe;
- A copy of the insurance certificate;
- A copy of the operational procedures and practices of the foreign air operator;
- A copy of a document identifying the maintenance checks that are required to be performed for the aircraft while they are operated in the territory of São Tomé e Príncipe;
- A copy of the maintenance contract between the foreign air operator and the AMO;
- A copy of the air service agreement, with a safety clause as shown in NI 310.06.A.00(h), allowing the foreign air operator to operate in the territory of São Tomé e Príncipe;
- In the case of wet-leased aircraft, a copy of the approval of the Authority of the State of the Operator, with identification of the foreign air operator that exercises operational control of the aircraft;
- In the case of a foreign air operator that does not hold an COA issued by the Authority, a copy of the proposed air operator security programme; and
- *Any other document the Authority considers necessary to ensure that the intended operations will be conducted safely.*

Signature:

Date (dd/mm/yyyy):

Name and title:

NI 310.06.A.00(h) EXEMPLO DE CLÁUSULA DE SEGURANÇA

(1) A seguir está um exemplo da cláusula de segurança (extraída do Doc. 8335 da OACI, Manual de Procedimentos para Inspeção de Operações, Certificação e Supervisão Contínua) que deve ser inserida em acordos de serviços aéreos que permitem que os operadores prestem serviços a outro Estado e vice-versa.

(a) Cada Parte pode solicitar consultas a qualquer momento sobre as normas de segurança mantidas pela outra Parte em áreas relacionadas com instalações aeronáuticas, tripulação de voo, aeronaves e operação de aeronaves. Essas consultas serão realizadas no prazo de 30 dias a partir da solicitação.

(b) Se, após tais consultas, uma Parte verificar que a outra Parte não mantém e administra efectivamente os padrões de segurança nas áreas referidas no parágrafo (1) desta subsecção que atendem às Normas estabelecidas naquele momento de acordo com o Doc 7300 da OACI, Convenção sobre Aviação Civil Internacional, doravante designada por Convenção de Chicago, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas consideradas necessárias para se conformar com as Normas da OACI. A outra Parte deverá então tomar as medidas correctivas apropriadas dentro de um período de tempo acordado.

(c) Em conformidade com o Artigo 16 da Convenção de Chicago, fica ainda acordado que qualquer ae-

ronave operada por, ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, em serviço de ou para o território de outra Parte, pode, enquanto dentro do território da outra Parte, ser objecto de uma busca pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isso não cause atrasos injustificados na operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção de Chicago, o objectivo desta pesquisa é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, o licenciamento de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da aeronave estão em conformidade com os Padrões estabelecidos naquele momento, de acordo com a Convenção de Chicago.

(d) Quando uma acção urgente for essencial para garantir a segurança de uma operação de linha aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou alterar imediatamente a autorização de operação de uma companhia ou companhias aéreas da outra Parte.

(e) Qualquer acção por uma Parte de acordo com o parágrafo (4) acima deverá ser interrompida assim que a base para a tomada de tal acção deixar de existir.

(f) Com referência ao parágrafo (b) acima, se for determinado que uma Parte permanece em conformidade com as Normas da OACI quando o período de tempo acordado tiver expirado, o Secretário-Geral da OACI será informado disso. Este último também será avisado da resolução satisfatória subsequente da situação.

NI 310.06.A.05 EMISSÃO DE ESPECIFICAÇÃO DE OPERAÇÃO

(1) A Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe, ao avaliar um pedido de um operador aéreo estrangeiro para operar no território de São Tomé e Príncipe, examinará os seguintes:

(a) As capacidades de supervisão de segurança e registo da Autoridade Estrangeira do Estado do Operador e, se for diferente, do Estado de Registo; e

(b) Os procedimentos e práticas operacionais do próprio operador aéreo estrangeiro.

Nota: Isso é necessário para dar confiança na validade dos certificados e licenças associadas ao operador aéreo estrangeiro e seu pessoal, aeronave e capacidades operacionais e no nível de certificação e supervisão aplicada às actividades do operador aéreo estrangeiro pelo Autoridade Estrangeira do Estado do Operador.

(2) A Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe obterá informações sobre as capacidades de supervisão de segurança e o nível de conformidade com as Normas da OACI da Autoridade Estrangeira do Estado do Operador tendo acesso as informações do USOAP da OACI/OACI. Esta informação está disponível:

(a) No site da OACI (<http://www.OACI.int>) por meio do site iSTARS;

(b) No *site* da *OACI Safety Oversight Audit*, que é acessível para a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe através de iSTARS, sujeito a uma senha disponível apenas para a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe da OACI; e

(c) Ao ter acesso os relatórios resumidos das auditorias USOAP disponíveis para a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe no *site* da *OACI* (www.OACI.int/safety/iStars/pages/into.aspx), sujeito a uma senha disponível apenas para a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe da OACI.

(3) A Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe obterá e avaliará as informações sobre o operador aéreo estrangeiro. Esta informação está disponível:

(a) Solicitando à Autoridade Estrangeira do Estado do Operador relatórios de quaisquer inspecções que tenham sido realizadas; e

(b) Solicitando acesso a relatórios de auditorias de um operador aéreo estrangeiro, conduzidas por organizações de auditoria aeronáutica independentes e/ou por outros operadores aéreos, como parceiros de *code sharing*. As auditorias não regulamentar deve ser usada em conjunto com outras informações, como um relatório da *OACI USOAP* ou outros resultados de inspecção, para ser avaliado a sua aplicação.

(4) A Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe irá preencher a Secção 2 do Pedido de Operações de Transporte Aéreo Comercial de um Operador Aéreo Estrangeiro.

(a) No caso de descobertas negativas significativas e / ou deficiências importantes relevantes para a sua revisão das capacidades de supervisão de segurança e o nível de conformidade com as Normas da OACI da Autoridade Estrangeira do Estado do Operador, a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe envolver-se em discussões com a Autoridade Estrangeira do

Estado do Operador visando a resolução das deficiências antes de decidir se aprova ou não a aprovação do Pedido de Operações de Transporte Aéreo Comercial por um Operador Aéreo Estrangeiro e se aprova ou não aprova as especificações de operações.

(b) No caso de descobertas negativas significativas e/ou deficiências importantes relevantes para a sua avaliação do operador aéreo estrangeiro, a Autoridade Aeronáutica de São Tomé e Príncipe não aprovará o Pedido do operador aéreo estrangeiro para Operações de Transporte Aéreo Comercial por um Operador Aéreo Estrangeiro e não emitirá especificações de operações para o operador aéreo estrangeiro.

NI 310.06.J.05 PEDIDO DE APROVAÇÃO PARA OPERADORES AÉREOS ESTRANGEIROS OPERAREM AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADA NO TERRITÓRIO DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

(1) O seguinte formulário deve ser utilizado por um operador aéreo estrangeiro que pretenda requerer a aprovação para operar RPA no território de São Tomé Príncipe.

SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE  AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL	Application for Remotely Piloted Aircraft Operations by a Foreign Air Operator Page 1 of 3	Nº	F-310-03
		Rev.	00
		Data	06-04-2026

Sections 1, 2, 3, and 4 to be completed by a foreign air operator for an approval to conduct operations in Sao Tome and Principe.

Section 1. Applicant Information

- | | |
|---|--|
| 1. Operator's name or, if applicable, company's registered name and trading name, if different; mailing address; telephone; fax; and email: | 2. Remote aircraft pilot(s)' name(s) and mailing address; telephone; fax; and email: |
| 3. Name and address of insurer, including telephone, fax, and email: | |

Section 2. Aircraft Identification

4. Aircraft registration number: _____
5. Aircraft identification to be used in radiotelephony, if applicable: _____
6. Aircraft type: _____
7. Aircraft description (e.g., engines, propellers, wing span): _____
8. Aircraft controlled via:
 - ☐ Line of sight
 - ☐ Satellite
 - ☐ Computer program
 - ☐ Other _____
9. Aircraft equipment (e.g., sprayers, camera type: live feed or photographs): _____
10. If camera equipped, aircraft camera transmission destination:
 - ☐ Operator/company main base
 - ☐ Other (identify): _____
11. Frequency band to be used: _____

Section 3. Description of Intended Operation

12. Proposed type(s) of operation: *(check applicable boxes)*

a. ☐ Aerial mapping	h. ☐ Search and rescue	i. ☐ Cargo, indicate type: _____
b. ☐ Aerial surveying	i. ☐ Accident/incident investigation	(i) Cargo is classified as dangerous goods: ☐ Yes ☐ No
c. ☐ Aerial photography	j. ☐ Overflight only of São Tomé Príncipe	(ii) Payload is: ☐ Internal ☐ External
d. ☐ Aerial advertising	k. ☐ Overflight and technical stop in São Tomé Príncipe	
e. ☐ Aerial surveillance and inspection		
f. ☐ Forest fire management		
g. ☐ Meteorological service		

SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE  AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL	Application for Remotely Piloted Aircraft Operations by a Foreign Air Operator Page 2 of 3	Nº Rev. Data	F-310-03 00 02-07-2021
---	---	---	---

13. Flight rules: *(check applicable boxes)*

a. ☐ VFR

b. ☐ IFR

c. ☐ IMC

d. ☐ VLOS

14. Dates/geographic areas/description of intended operations and proposed route structure:

a. Date(s) of intended flight (dd/mm/yyyy): _____

b. Point of departure: _____

c. Destination: _____

d. Route to be followed: _____

e. Cruising speed(s): _____

f. Cruising level(s)/altitude: _____

g. Duration/frequency of flight: _____

h. Emergency set-down sites along proposed route: _____

i. For emergency landings:

(i) Responsible person for aircraft recovery: _____

(ii) Responsible person for cleanup if impact occurs: _____

j. Emergency contact telephone numbers: _____

Section 4. RPA Characteristics

15. RPA characteristics:

a. Type of aircraft: _____

b. Maximum certificated take-off mass: _____

c. Number of engines: _____

d. Take-off and landing requirements: _____

e. Detect and avoid capabilities: _____

f. Number and location of remote pilot stations as well as handover procedures between remote pilot stations, if applicable: _____

g. Payload information/description: _____

h. Visual control for take-off and/or landing or take-off and landing handled through camera on board: _____

16. Performance characteristics:

a. Operating speeds: _____

b. Typical and maximum climb rates: _____

c. Typical and maximum descent rates: _____

d. Typical and maximum turn rates: _____

e. Maximum aircraft endurance: _____

f. Other, such as limitations for wind, icing, precipitation: _____

17. Communications, navigation, and surveillance capabilities:

a. Aeronautical safety communications frequencies and equipment:

(i) ATC communications, including any alternate means of communication: _____

(ii) C2 links, including performance parameters and designated operational coverage area: _____

(iii) Communications between remote pilot and RPA observer, if applicable: _____

b. Navigation equipment: _____

c. Surveillance equipment (e.g., secondary surveillance radar transponder, automatic dependent surveillance – broadcast out): _____

 SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL	Application for Remotely Piloted Aircraft Operations by a Foreign Air Operator Page 3 of 3	Nº	F-310-03
		Rev.	00
		Data	02-07-2021

18. Emergency procedures:

- a. Communications failure with ATC: _____
- b. C2 failure: _____
- c. Remote pilot/RPA observer communications failure, if applicable: _____
- d. Satellite failure, if applicable: _____
- e. Recovery during unplanned landings: _____
- f. Communication procedure with local law enforcement in case of impact: _____

Attach copies of the following, in English translation if original documents are not in the English language:

- A certified true copy of a valid RPAS operator certificate;
- A certificate of aircraft registration;
- A certificate of airworthiness;
- The remote pilot(s) licence and medical certificate(s);
- An aircraft radio station licence, if applicable;
- An insurance certificate;
- A noise certificate issued in accordance with OACIOACIOACI Annex 16;
- An air operator security programme; and
- Any other document the Authority considers necessary to ensure the intended operations will be conducted safely.

Signature of Applicant:

Date (dd/mm/yyyy):

Name and title:

Section 5. To Be Completed by the São Tomé Príncipe

Evaluated by (name and office):

 Autoridade Aeronáutica de São Tomé
 Príncipe decision:

☐ Approval granted ☐ Not approved

Remarks:

 Signature of Autoridade Aeronáutica de São Tomé
 Príncipe representative:

Date (dd/mm/yyyy):



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