

República Democrática de São Tomé e Príncipe



**PROGRAMA NACIONAL
DE FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO
(PNFTA)**

Índice

Registo de Emendas	4
CAPÍTULO I.....	5
Aspectos gerais do programa.....	5
1.1 Objectivo, Âmbito, Classificação e Publicação.....	5
1.1.1 Objectivo do Programa	5
1.1.2 Âmbito de Aplicação	Erro! Indicador não definido.
1.1.3 Classificação.....	7
1.1.4 Facilitação e Segurança	7
Capítulo II	9
Definições e Abreviaturas.....	9
2.1 Definições	9
2.2 Abreviaturas.....	14
CAPÍTULO III.....	8
Legislação.....	8
2.1.1 Regulamentação Internacional	8
2.1.2 Regulamentação Nacional.....	8
CAPÍTULO IV	15
Organização e Gestão do PNFTA.....	15
4.1 Comissão Nacional de Facilitação e Segurança (FAL/SEC)	16
Comissão de FAL/SEC Aeroportuária.....	Erro! Indicador não definido.
CAPÍTULO V	20
Divisão de responsabilidades.....	20
no âmbito da facilitação do transporte aéreo	20
5.1 Autoridade de Aviação Civil (Instituto Nacional de Aviação Civil).....	20
5.2 Autoridade de Segurança da Aviação Civil (PCA do Instituto Nacional de Aviação Civil).....	Erro! Indicador não definido.
5.3 Direcção Geral das Alfândegas	23
5.4 Serviço de Migração e Fronteiras (SMF).....	23
5.5 Ministério da saúde.....	25
5.6 Direcção da Pecuária (Inspecção Veterinária)	26
5.7 Centro de Investigação Agronómica e Tecnológica (CIAT)	27
5.8 Direcção de Protocolo do Ministério dos Negócios Estrangeiros e Comunidades (MNEC)	27
5.9 Direcção Geral do Turismo e Hotelaria	28
5.11 Operador aeroportuário	29

5.12	Polícia Judiciária	29
5.13	Serviço de Assistência em Terra	30
CAPÍTULO VI		31
SERVIÇOS RESPONSÁVEIS PELA APLICAÇÃO		31
DAS DISPOSIÇÕES DO ANEXO 9 RELACIONADAS À SEGURANÇA.....		31
6.1	Entrada e saída de aeronaves	31
6.1.1	Voos em território nacional	31
6.1.2	Autorização prévia	31
6.1.3	Sobrevoo e escala técnica.....	31
6.1.4	Requisitos para voos regulares	32
6.1.5	Voos de Estado.....	32
6.2	Entrada e saída de pessoas, bagagens e carga	32
6.2.1	Controlo dos documentos de viagens	33
6.2.2	Documentos falsos ou falsificados	33
6.2.3	Peritos de investigação de acidentes	33
6.3	Entrada de Membros da Tripulação e Outro Pessoal do Explorador Aéreo	34
6.4	Pessoas não admissíveis e/ou expulsas	34
6.5	Grandes eventos	34
6.6	Limitação do número de bagagens de mão	34
6.7	Bagagem de porão	34
6.8	Entrada e Saída de Mercadoria.....	35
CAPÍTULO VII		35
Prevenção da propagação de doenças.....		35
7.1	Desinsectização das aeronaves	35
7.2	Desinfecção das aeronaves	36
7.3	Quarentena	36
CAPÍTULO VIII		36
Assistência a passageiros com mobilidade reduzida.....		36
8.1	Princípios Gerais	36
8.2	Menores não acompanhados	37
CAPÍTULO IX		37
Simplificação de formalidades e adopção de		37
normas e procedimentos internacionais.....		37
9.1	Simplificação de formalidades	37
9.2	Adopção de normas e procedimentos internacionais	37
9.3	Assistência de urgência/Visto de entrada em caso de força maior.....	38
9.4	Assistência às vítimas de acidentes de aviação e seus familiares	38

Registo de Emendas

Emenda N.º	Data			Páginas	Data do Registo			Nome do Responsável

Preâmbulo

O INAC, consciente da importância da facilitação do transporte aéreo, definiu uma política de Facilitação em que assume tomar todas as medidas ao seu alcance para facilitar e assegurar a rapidez das operações aéreas e evitar atrasos desnecessários das aeronaves, tripulações, passageiros, bagagens, carga e correio.

De igual forma assumiu promover o estabelecimento do melhor equilíbrio possível entre os objectivos da facilitação e os da segurança e a aplicação de todas as disposições da edição vigente do Anexo 9 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e todas as resoluções pertinentes da Assembleia da Organização de Aviação Civil Internacional quanto à facilitação nas actividades relativas ao transporte aéreo, para tal elabora o presente Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo (PNFTA)

CAPÍTULO I

Aspectos gerais do programa

1.1 Objectivo, Âmbito de Aplicação, Benefícios, Classificação e Publicação

1.1.1 Objectivo do Programa

- 1 O presente programa é concebido com objectivo de satisfazer às normas e práticas recomendadas do Anexo 9 à Convenção de Chicago de 1944, particularmente as normas, 3.7, 3.8, 3.8.1, 3.10, 3.9.2, 3.11, 3.12, 3.31, 3.33.1, 3.61, 3.62, 8.18, 8.20, 9.1, 9.7, 9.8, 9.24, 9.25, 9.26, 9.28, 9.29 e 9.31, e visa analisar e harmonizar os interesses de todas as entidades que participam no processo de facilitação designadamente os operadores aéreos e aeroportuários, serviços de migração e fronteiras e outras instituições que operam nos aeroportos, para promover o crescimento de uma industria do transporte aéreo seguro, fiável e viável de forma a:
 - a) Facilitar o transporte aéreo internacional suprimindo os obstáculos que impedem o trânsito rápido das aeronaves, passageiros, bagagens, carga e correio nos aeroportos;
 - b) Manter um ambiente de aviação civil seguro e protegido, no qual os serviços sejam prestados de maneira confiável e eficiente;
 - c) Fornecer uma estrutura para orientar e a otimizar dos fluxos de aeronaves, tripulação, passageiros e carga nos aeroportos e melhorar o serviço ao cliente, mantendo os requisitos de segurança apropriados;
 - d) Definir um conjunto de medidas destinadas a facilitar e acelerar as formalidades, evitando o retardar das operações aéreas.
- 2 O despacho eficiente de aeronaves que chegam e partem manterá um elevado nível de segurança, de aplicação efectiva da lei e o serviço eficiente às pessoas.

3 As actividades destinadas a alcançar os objectivos propostos são descritas no presente PNFTA.

1.1.2 Âmbito de aplicação do PNFTA

- a) As medidas de facilitação estabelecidas neste programa são aplicáveis aos voos internacionais e domésticos.
- b) Aos operadores aeroportuários.
- c) Aos operadores aéreos detentores de um AOC, nacional ou estrangeiro, que operam em São Tomé e Príncipe;
- d) Aos passageiros e à sua bagagem, carga aérea, correio, entrada e partidas de aeronaves bem como a instalações e serviços nos aeródromos nacionais;
- e) Todas as empresas prestadoras de serviço de assistência em escala;
- f) Às autoridades públicas responsáveis pela aplicação de medidas de facilitação e de segurança.
- g) As normas e práticas recomendadas neste programa devem ser aplicadas à todas as categorias de operação da aeronave, excepto se uma disposição exclusiva se referir especificamente a apenas um tipo de operação;
- h) O Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo (PNFTA) constitui um documento de referência da facilitação do transporte aéreo sem, contudo substituir os programas de facilitação que os operadores aéreos e aeroportuários devem, individualmente ou em coordenação, elaborar e implementar;
- i) As directrizes do presente PNFTA devem ser incorporadas nos Programas de Facilitação Aeroportuários (PFA) e nos Programas de Facilitação dos Operadores Aéreos (PFOA) de forma a garantir-se um nível adequado de celeridade no cumprimento dos controlos de pessoas e aeronaves nas fronteiras e no levantamento e desalfandegamento de mercadorias.

1.3 Os potenciais benefícios esperados são:

1. O PNFTA visa abordar e harmonizar os interesses de todas as entidades envolvidas na facilitação, fazer com que os operadores aéreos e aeroportuários bem como todas as instituições que operam nos aeroportos, designadamente, Serviços de Migração e Fronteiras, a Polícia aeroportuária, Polícia Judiciária, autoridade sanitária, serviços fitossanitários, as alfândegas e demais entidades pertinentes, facilitem as formalidades que devem ser cumpridas pelas aeronaves, tripulações e passageiros e respectivas bagagens e mercadorias nos voos nacionais e internacionais, sem no entanto, descurem o cumprimento de formalidades essenciais e as normas de segurança da aviação civil, para promover o crescimento de uma indústria de transportes aéreos segura, fiável e viável.
2. O PNFTA promove ainda os seguintes benefícios:
 - a) Manter ou melhorar a qualidade e fluxo dos movimentos de aeronaves, tripulação, passageiros e de mercadorias;
 - b) Cumprir com o tempo mínimo necessário para a realização de controlo de pessoas e mercadorias nas fronteiras e aeronaves;

- c) Aplicar os requisitos administrativos de controlo e intercâmbio de informações relevantes entre Estados;
 - d) Incentivar os operadores a promoverem na medida do possível, níveis óptimos de segurança e em conformidade com a lei.
 - e) Manter ou melhorar o nível de serviço prestado aos passageiros assim como a eficácia económica e a eficiência dos processos e procedimentos;
 - f) Facilitar, acompanhar e encorajar o crescimento do transporte aéreo;
 - g) Contribuir para uma experiência positiva perante as necessidades dos passageiros;
 - h) Implementar a gestão de risco na aplicação de procedimentos de controlo de fronteira, no levantamento e desalfandegamento de mercadorias.
 - i) Desenvolver tecnologia de informação eficaz para elevar a eficiência e eficácia das formalidades nos aeroportos.
 - j) Garantir que informações pertinentes sobre o furto, roubo, perda ou revogação de documentos de viagens emitidos por S. Tomé e Príncipe sejam fornecidas em tempo útil à INTERPOL, a fim de serem incluídas na respectiva base de dados.
 - k) Permitir que a autoridade do Estado e os operadores aéreos troquem informações sobre os pontos de contacto aos quais as solicitações de informação dos serviços de fronteira e alfândegas devem ser endereçados.
 - l) O PNFTA de S. Tomé e Príncipe é implementado através das actividades da Comissão Nacional FAL/SEC.
 - m) As disposições do anexo 9 não impedirão a aplicação da legislação nacional no que diz respeito às medidas de segurança da aviação ou a outros controlos necessários;
3. O INAC é a autoridade designada pelo Estado São-tomense como responsável para o desenvolvimento, implementação e manutenção do PNFTA assim como o estabelecimento de uma Comissão Nacional de Facilitação, com base nas orientações constantes do Apêndice 12 do Anexo 9 e do Doc.10042 (Modelo do Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo).

1.4 Classificação

O PNFTA é um documento não classificado

1.5 Actualização e revisão

O presente documento é regularmente actualizado, sempre que a regulamentação nacional ou internacional o exigirem. O sector de segurança e facilitação fará a gestão e coordenação dessas alterações. A Actualização do programa se realiza mediante o procedimento de remessa e emendas que revogam as partes afectadas, sendo imediatamente incorporadas nos exemplares de cada um dos usuários com o consequente completar do correspondente registo de revisões constante de cada volume.

1.5.1 Facilitação e Segurança

1. A adopção de medidas para facilitar e acelerar as formalidades prescritas por este PNFTA, visam evitar na medida do possível, o retardar das operações aéreas. Assim, mesmo que a segurança da

aviação civil seja um objectivo prioritário, as autoridades devem zelar para uma coordenação, adequada às circunstâncias, entre os programas de facilitação e segurança da aviação civil.

2. Para este fim, alguns membros das comissões de facilitação também devem ser membros das comissões de segurança para manutenção da eficácia e celeridade do transporte aéreo.

CAPÍTULO II

Legislação

1. O PNFTA é baseado nas legislações e recomendações internacionais, regionais e nacionais. O estabelecimento do PNFTA e da Comissão Nacional de FAL/SEC é previsto pelas normas 8.17, 8.18 e 8.19 do Anexo 9 – Facilitação da OACI, e implementado de acordo ao ponto 6 do Artigo 132º do Código Aeronáutico, Lei n.º 3/2017, publicada no Diário n.º 29 de 22 de Março de 2017.
2. As seguintes legislações internacionais, regionais e nacionais são tidas em conta pelo PNFTA:

2.1 Regulamentação Internacional

1. OACI - Convenção da Aviação Civil Internacional (Doc. 7300), em particular os artigos 10, 13, 14, 22, 23, 37, e 38 (Convenção de Chicago).
2. OACI – Anexo 9 à Convenção de Chicago – Facilitação
3. OACI – Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional (Doc 9740) – (Convenção de Montreal).
4. OMD (Organização Mundial das Alfandegas) – Convenção internacional sobre a simplificação e harmonização dos regimes aduaneiros (Convenção de Kyoto).
5. OMD – Quadro das normas SAFE
6. Organização Mundial da Saúde (OMS) – Regulamento Sanitário Internacional (RSI)

2.2 Documentos chaves da OACI

1. OACI - Documento 9303 da OACI, relativo aos documentos de viagem de leitura biométrica (MRTZ);
2. OACI - Documento 9636, sobre a sinalização nos aeroportos;
3. OACI - Documento 9249, sobre placar/ds de informação sobre os voos;
4. OACI - As orientações para o acesso de pessoas de mobilidade reduzida ao transporte aéreo, circular 274-AT/114.
5. OACI – Manual de Facilitação (Doc.9957)
6. OACI - Documento 10042 – Modelo de Programa Nacional de Facilitação

2.3 Regulamentação Nacional

1. Decreto-Lei nº 44/98 que cria o Instituto Nacional da Aviação Civil, publicado no Diário da República n.º 16, de 30 de Dezembro, 4.º suplemento.
2. Despacho do Ministro de tutela de 30 de Dezembro de 2005 que aprova o Regulamento Interno do INAC.
3. Lei n.º 03/2021 - Segunda alteração à Lei n.º 01/2009, de 28 de Janeiro, que aprova o Código Aeronáutico, alterada pela Lei n.º 03/2017, de 22 de Março.

4. Decreto-Lei n.º 56/91 que cria a Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil (FAL/SEC).
5. Decreton.º 38/1991 que aprova o Serviço de Migração e Fronteiras
6. Decreto-lei n.º 55/2006 que aprova o Estatuto Orgânico da Direcção das Alfândegas.
7. Decreto-lei n.º 39/2009 que regula o Código Aduaneiro.
8. Decreto-Lei n.º 33/2012 que Actualiza o texto do Decreto-Lei n.º 56/91 de 31 de Dezembro, 6º suplemento que cria a Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil (FAL/SEC).
9. Lei n.º 7/2012 Lei de Base para Pessoas com Deficiência
10. Decreto-Lei n.º 17/2004 que aprova os Estatutos da Empresa Nacional do Aeroportos e Segurança Aérea (ENASA).-
11. Lei n.º 13/2005 que aprova o Código de Pecuária.
12. O PNFTA tem a força de lei em virtude do Código Aeronáutico – Lei n.º 03/2021.
13. A Comissão Nacional FAL/SEC e seu mandato são estabelecidos pelo Decreto-Lei n.º 33/2012 que Actualiza o texto do Decreto-Lei n.º 56/91 de 31 de Dezembro, 6º suplemento que cria a Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil (FAL/SEC).
14. Directiva DSAF 001/14 Sobre Ocorrências que Ponham em Risco a Saúde Pública designadamente Febre Hemorrágica.
15. Directiva GSF 001/20 sobre Operação de Voos Aéreos durante a Situação de Calamidade Pública.

Capítulo III Definições e Abreviaturas

3.1 Definições

Quando no âmbito deste PNFTA, se utilizarem as seguintes expressões e termos, eles têm os seguintes significados:

1. **Aeroporto** – Todo o aeródromo que o Estado São-tomense designa como entrada e de saída destinada ao tráfego aéreo internacional e onde são efectuadas formalidades aduaneiras, de controlo de pessoas, de saúde pública, de controlos veterinários e fitossanitárias e outras formalidades análogas;
2. **Acompanhante** - Adulto que viaja com um menor, podendo não ser necessariamente os pais ou responsável legal.
3. **Admissão** - permissão concedida a uma pessoa para entrar num estado pelas autoridades públicas daquele, de acordo com suas leis nacionais.
4. **Agente reconhecido** – É o agente expedidor de carga ou qualquer outra entidade que mantenha relações comerciais com um operador aéreo e execute controlo de segurança aceites, ou que sejam exigidos pela autoridade competente, em relação à carga a bordo da aeronave

5. **Agente oficial de escolta** - Pessoa autorizada por um Estado ou um operador aéreo para acompanhar cidadãos não nacionais, pessoas não admissíveis ou pessoas que são expulsas do Estado.
6. **Autoridades públicas** – Organismos ou funcionários do Estado responsáveis pela aplicação e cumprimento das leis e regulamentos particulares desse estado que se relacionam com qualquer aspecto das normas e práticas recomendadas.
7. **Avaliação de risco** – Avaliação de um Estado que expulsa uma pessoa para o país de origem, de forma a saber se ela é recusada com ou sem escolta pelos serviços aéreos comerciais. Essa avaliação deve ter em consideração todos os factores relevantes, incluindo aptidão médica, mental e física, para o transporte em voo comercial, disposição ou recusa de viajar, comportamento e qualquer antecedente de violência por parte da mesma.
8. **Bagagem** – Bens pertencentes a passageiros ou a membros da tripulação e transportados a bordo de uma aeronave em virtude de um acordo com o operador;
9. **Conforto para passageiros** – Instalações e serviços que são prestados aos passageiros e que não são essenciais para o seu tratamento.
10. **Controlo de estupefacientes** – Medidas tomadas para lutar contra o tráfico ilícito de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas por via aérea;
11. **Controlo Automático de Fronteiras (CAF)**–Sistema automatizado que autentica o documento de viagem electrónico legível à máquina ou *el t **-oken*, confirmando que o passageiro é o legítimo titular do documento, consulta os registos de controlo de fronteira e em seguida, determina a admissibilidade para cruzar a fronteira de acordo as regras predefinidas.
12. **Desalfandegamento** – Cumprimento das formalidades aduaneiras necessárias para disponibilizar as mercadorias ao consumo, para as exportar ou ainda para as colocar sob outro regime aduaneiro;
13. **Desembarque** – Acção de abandonar a aeronave após uma aterragem, salvo se se tratar de membros da tripulação e pelos passageiros que devam prosseguir as suas viagens até uma escala seguinte através do mesmo voo;
14. **Desinfecção** - Procedimento mediante o qual se adoptam medidas sanitárias para controlar ou eliminar agentes infecciosos presentes no corpo humano ou animal, dentro ou na superfície de partes contaminadas de aeronaves, bagagem, carga, mercadorias ou contentores, conforme o caso, por exposição directa a agentes químicos ou físicos.
15. **Desinsectização** – procedimento mediante o qual se adoptam medidas sanitárias para controlar ou eliminar os insectos presentes nas aeronaves, bagagens, cargas, contentores, mercadorias e correios postais;
16. **Declarante** - Qualquer pessoa que faça uma declaração de mercadorias ou em nome de quem a esta declaração é feita.
17. **Direitos e taxas de importação** – Direitos aduaneiros, taxas ou imposições diversas que são cobradas à importação ou por ocasião da importação de mercadorias, à excepção das imposições cujo montante é limitado ao custo aproximado dos serviços prestados ou que são cobrados pela alfândega em nome de outro serviço;
18. **Documentos de viagem** – Passaporte ou outro documento de identificação oficial emitido por um Estado ou uma organização, utilizado por um titular legítimo para uma viagem internacional;

19. **Documento de viagem de leitura por máquinas (DVM)** – Documento de viagem (passaporte, visto ou cartão) que incorpora um circuito integrado sem contacto que inclui a capacidade de identificação biométrica do titular do DVM, nos termos das normas e especificações constantes nas partes pertinentes do Documento 9303 da OACI;
20. **Documento do operador aéreo** – Cartas de porte/guias de remessa, bilhetes de passagem e cartões de embarque, documentos de planos de liquidação bancários ou de agências, documentos de excesso de bagagens, ordens de cobrança diversas, boletins de irregularidades, etiquetas de bagagens e carga, horários e documentos relativos a peso e centragem, para o uso dos operadores aéreos.
21. **Disposições relativas ao trânsito directo** - Disposições especiais, aprovadas pelas autoridades competentes onde o tráfego efectua uma paragem de curta duração enquanto atravessa o seu território e que pode permanecer sob o controlo directo das referidas autoridades.
22. **Directório de chaves públicas da ICAO (ICAO RCP)** - Base de dados central que serve de um repositório de certificados de signatários, de documentos (CSD) (contendo a chave pública do assinante do documento), lista de verificação do ANSC (LCANSC), Certificado de Autoridade Nacional de Assinatura (CLANSC), Certificados mantido pela ICAO em nome de Participantes para facilitar a validação de dados contidos em MRTDs electrónicos.
23. **Equipamento de bordo** - Artigos utilizados a bordo de uma aeronave durante o voo, incluindo Kit de primeiros socorros, Kit de sobrevivência, excluindo as peças sobressalentes e as provisões de bordo.
24. **Equipamento de solo** - artigos de natureza especial destinados à manutenção e reparação ao serviço de aeronaves em terra, incluindo equipamentos de teste e verificação, equipamentos de embarque e desembarque (handling) e equipamentos para tratamento das cargas.
25. **Embarque** – Acção de subir a bordo de uma aeronave para iniciar um voo, salvo se se tratar de membros da tripulação e passageiros que embarcaram numa escala anterior do mesmo voo.
26. **Emergência de saúde pública Internacional** – Diz respeito a um evento extraordinário para o qual é determinado, conforme previsto no Regulamento Sanitário Internacional (2005) da Organização Mundial de Saúde: 1) Que constitui um risco para a saúde pública para outros Estados devido ao risco de propagação internacional de doença e; 2) Que pode exigir uma acção internacional coordenada.
27. **Estado de matrícula** – Estado no qual se encontra inscrita uma aeronave;
28. **Facilitação** – conjunto de medidas e recursos humanos e materiais destinados a melhorar e otimizar os fluxos de aeronaves, tripulação, passageiros, cargas, bagagens, correios e provisões de bordo através dos aeroportos, assegurando simultaneamente a conformidade com a legislação nacional e internacional;
29. **Gestão de risco** - Aplicação sistemática de procedimentos e práticas de gestão que dão aos organismos de controlo fronteiriço, informações necessárias para lidar com movimentos ou expedições que representem um risco.
30. **Guiché único para dados de passageiros**. Sistema que permite a todas as partes envolvidas no transporte aéreo de passageiros, comunicar informações padronizadas sobre esses passageiros (ou seja, RPCV, RPCVi e/ou PNRs) por meio de um único ponto de entrada de dados para cumprir

todas as obrigações regulamentares de entrada e/ou saída de passageiros que pode ser imposta por diversos organismos do Estado.

31. **Início de viagem** - Ponto onde uma pessoa começou sua viagem, independentemente de qualquer aeroporto onde a pessoa tenha parado para trânsito ou seja, num voo directo ou num voo de ligação, se não tiver saído da aérea de trânsito directo do aeroporto em questão.
32. **Inspector de Aviação Civil** - Pessoa designada por um Estado para realizar inspecção de aspectos relacionados com a segurança operacional e a segurança da aviação civil, ou áreas afins de operações de transporte aéreo, de acordo com as instruções da autoridade competente.
33. **Levantamento** – Acto pelo qual as autoridades aduaneiras permitem aos interessados disporem das mercadorias que foram objecto de desalfandegamento.
34. **Libertação de mercadorias** – acto pelo qual as autoridades aduaneiras permitem que as pessoas interessadas disponham das suas mercadorias objecto de desembarço aduaneiro.
35. **Material de segurança** – Dispositivos de natureza especializada destinados a serem utilizados, separadamente ou como componentes de um sistema, para prevenir ou detectar os actos de interferência ilícita na aviação civil, suas instalações e serviços;
36. **Membro da tripulação** - Pessoa a quem um operador aéreo atribui funções a bordo de uma aeronave durante o período de serviço de voo.
37. **Membro da tripulação de voo** - Membro da tripulação, titular de uma licença para desempenhar funções essenciais de dirigir uma aeronave durante um período de serviço de voo.
38. **Menor desacompanhado** - Um menor que viaja sozinho ou apenas na companhia de outro menor.
39. **Mercadorias** – Todos os bens com excepção do correio, das provisões de bordo e das bagagens acompanhadas ou mal encaminhadas, transportadas a bordo de uma aeronave;
40. **Operador Económico reconhecido (OER)** – Parte interveniente no movimento internacional de mercadorias em qualquer capacidade e reconhecida pela administração aduaneira nacional, respeitando os padrões da OMA (Organização Mundial das Alfândegas) ou padrões equivalentes de segurança da cadeia segura. Os OER podem ser fabricantes, importadores, exportadores, despachantes aduaneiros, transportadores, intermediários, operadores portuários, aeroportuários ou terminais, operadores integrados, operadores de armazéns, distribuidores ou transitários.
41. **Operador aéreo** – Pessoa, organismo ou empresa que se dedica ou se propõe dedicar à exploração de uma ou várias aeronaves;
42. **Ordem de expulsão** – Ordem escrita emitida pelas autoridades competentes de um Estado e entregue a uma pessoa expulsa desse Estado.
43. **Passageiro com mobilidade reduzida** – Toda a pessoa cuja mobilidade é reduzida em virtude de uma incapacidade física, sensorial ou motora, permanente ou temporária, de uma deficiência intelectual, da idade, de doença ou de qualquer outra causa geradora de dificuldades na utilização do transporte aéreo e cuja situação requer uma atenção particular e uma adaptação às suas necessidades do serviço oferecido ao conjunto dos passageiros;
44. **Peças sobressalentes** - Artigos de reparação ou substituição, incluindo os motores e as hélices, destinados a serem incorporados numa aeronave .
45. **Precauções necessárias** - Verificações realizadas no ponto de embarque por pessoal devidamente treinado do operador da aeronave ou em nome dele, para garantir que cada pessoa tenha um

documento de viagem válido e, se aplicável, o visto ou autorização de residência necessário para entrar no Estado de trânsito ou de destino. Essas verificações são projectadas para garantir que todas irregularidades (por exemplo, alteração evidente do documento) são detectadas.

46. **Pessoa acompanhada** – menor que viaje acompanhado de um adulto podendo não ser necessariamente o pai ou guardião legal do menor.
47. **Pessoa deportada** – Pessoa que, tendo sido legalmente admitida num Estado pelas suas autoridades ou tendo entrado num Estado ilegalmente, recebe conseqüentemente a ordem formal das autoridades competentes para sair desse Estado.
48. **Pessoa não admissível** – Pessoa cuja admissão num Estado é ou será recusada pelas autoridades desse Estado;
49. **Piloto Comandante** – Piloto responsável pela operação e segurança a aeronave durante todo o processo de voo.
50. **Provisões de bordo** – artigos de consumo corrente destinados a serem utilizados ou vendidos a bordo de uma aeronave durante o voo.
51. **Provisões (fornecimentos)**. (a) Provisões (fornecimentos) a serem consumidos; b) Provisões (fornecimentos) para entrega.
52. **Provisões de bordo (fornecimentos) para consumo** - Bens destinados ao consumo de passageiros e membros da tripulação a bordo de aeronaves, vendidos ou não; e bens necessários ao funcionamento e manutenção de aeronaves, incluindo combustíveis e lubrificantes.
53. **Risco para a saúde pública** – Probabilidade de um acontecimento que pode prejudicar a saúde da população humana ou animal, mais particularmente de um acontecimento passível de propagação a nível internacional ou de apresentar um perigo grave e directo.
54. **Segurança nas fronteiras** - Aplicação por um Estado de suas leis e/ou regulamentos relativos à passagem de mercadorias e/ou pessoas nas suas fronteiras.
55. **Sistema de Informação Prévia dos Passageiros** - sistema electrónico de comunicação que consiste em recolher os dados de passageiros antes da partida ou chegada de voo para os serviços de fronteira e disponibilizá-los na primeira inspecção no ponto de entrada.
56. **Sistema Electrónico de Viagem (SEV)** - Processo automatizado de apresentação, aceitação e verificação de autorização da viagem de um passageiro para um Estado, em vez do visto habitual de vinheta de papel.
57. **Taxas e impostos de importação** - Direitos aduaneiros e quaisquer outras taxas, impostos ou outros encargos cobrados por ocasião da importação de mercadorias, com excepção das taxas, cujo valor é limitado ao custo aproximado dos serviços prestados ou cobrados pela alfândega em nome de outra autoridade nacional.
58. **Visitante** - Qualquer pessoa que desembarque e entre no território de um Estado que não é aquele em que reside e legalmente permanece lá, mediante condições estabelecidas por esse Estado por um motivo legítimo que não o da imigração, como: turismo, lazer, desporto, saúde, família, peregrinação religiosa ou negócios, sem empreender nenhuma ocupação lucrativa durante sua estadia no território visitado.
59. **Voos de socorro** – Voos operados para fins humanitários, que transportam pessoal e suprimentos de socorro, como alimentos, roupas, abrigo, equipamentos médicos e outros, durante ou após uma emergência e/ou são usados para evacuar pessoas de um local onde sua vida ou saúde é

ameaçada por emergência e/ou desastre natural para um lugar seguro no mesmo Estado ou noutro Estado disposto a receber pessoas.

60. **Zona Franca** - Parte do território de um Estado onde as mercadorias que são ali introduzidas são geralmente consideradas fora do território aduaneiro no que refere aos direitos e taxas de importação.
61. **Zona de trânsito directo** - Zona especial estabelecida num aeroporto internacional ou na sua proximidade, aprovada pelas autoridades competentes sob seu controle ou supervisão directa, onde os passageiros podem permanecer durante o trânsito sem ter de apresentar um pedido de entrada ao Estado em causa.

3.2 Abreviaturas

1. No âmbito deste PNFTA quando se utilizar estas abreviaturas, elas terão os seguintes significados:

ANSAC – Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil

API – Informação Avançada de Passageiros

AOC – Certificado de Operador Aéreo

AVSEC – Segurança da Aviação Civil;

CAFAC – Comissão Africana da Aviação Civil

DVM–Documento Visível à Máquina

DVVM – Documentos de Viagem Visível à Máquina

ENASA – Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea;

FAL/SEC – Facilitação e Segurança;

CMC – Crew membre certificate - Certificado de membro da tripulação

MRTZ - Documentos de Viagem de Leitura Biométrica

OACI – Organização da Aviação Civil Internacional;

OMA - Organização Mundial das Alfândegas

OMD - Organização Mundial das Alfândegas

OMS - Organização Mundial da Saúde

PN – Polícia Nacional;

PNFTA – Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo;

PSA – Programa de Segurança do Aeroporto

PKD – Directório de Chave Pública

PVM– Passaporte Visível à Máquina

RAP – Região autónoma do Príncipe

RSI – Regulamento Sanitário Internacional

RPCV – Repertório de Chave Pública de Passageiros

SARP– Normas e Práticas Recomendadas

SLTD – Documentos de viagens roubados perdidos

ZLA– Zona de Leitura Automática

CAPÍTULO IV

Objectivos Específicos do Programa Nacional de Facilitação de Transporte Aéreo (PNFTA)

Secção 4.1 Objectivos específicos do PNFTA

Os objectivos do PNFTA consistem em definir a coordenação das actividades das instituições envolvidas a fim de:

- a) Assegurar a implementação das Normas e Práticas Recomendadas do Anexo 9 da Convenção de Chicago de 1944 - Facilitação, relativa a aviação civil internacional.
- b) Aprimorar processos e procedimentos para facilitar a movimentação de aeronaves, tripulações, passageiros, carga, bagagens, correio e provisões, eliminando obstáculos e atrasos desnecessários, além de aumentar a eficiência, a produtividade e a qualidade do serviço de transporte aéreo civil.
- c) Apoiar proactivamente no desenvolvimento de estratégias inovadoras para abordar as questões de facilitação na indústria do transporte aéreo e no ambiente da aviação civil.

CAPÍTULO V

Organização e Gestão do Programa Nacional de Facilitação e do Transporte Aéreo (PNFTA)

1. A responsabilidade fundamental do PNFTA incumbe a Autoridade Nacional da Aviação Civil ou ao Ministério dos Transportes. Entretanto, o êxito do programa depende da participação activa de outros ministérios ou organismos tais como:
 - a) Alfândegas;
 - b) Serviço de Migração e Fronteiras;
 - c) Ministério dos Negócios Estrangeiros;
 - d) Direcção da Agricultura;
 - e) Direcção de Pecuária;
 - f) Centro de Investigação Agronómica e Tecnológica;
 - g) Organismo responsável pelo controlo de estupefacientes;
 - h) Direcção do Turismo;
 - i) Direcção dos cuidados de Saúde;
 - j) Centro de identificação civil e criminal;
2. Todavia é essencial a participação dos operadores aeroportuários (públicos ou privados), dos operadores aéreos (nacionais ou estrangeiros), residentes ou seus legais representantes.
3. As outras entidades que podem desempenhar a função de assessoria são os organismos governamentais e não-governamentais que promovem o turismo e o comércio internacional.
4. A execução do PNFTA nacional deve ser suportada pela Comissão FAL/SEC Nacional, que é composta pelos Directores de vários Serviços.

5. Deverá haver uma estreita coordenação entre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) e o Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo (PNFTA).

5.1 Comissão Nacional de Facilitação e Segurança (CN - FALSEC)

1. A Comissão Nacional FALSEC é o órgão que assegura a coordenação e a implementação das disposições do presente PNFTA.
2. A Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil (CN-FALSEC), foi criada em 31 de Dezembro de 1991, através do Decreto-Lei n.º 56/91, publicado no Diário da República n.º 29, 6.º Suplemento e actualizada Decreto-Lei n.º 33/2012.
3. A Comissão Nacional de Facilitação e Segurança (FALSEC), tem por missão coordenar as actividades a nível nacional, a fim de assegurar a execução das normas e recomendações dos Anexos 9 e 17 e dos respectivos regulamentos relacionados com a segurança da aviação civil e a facilitação do transporte aéreo emitidos pela Autoridade Aeronáutica.
4. A Comissão Nacional FALSEC é um órgão de consulta, coordenação e partilha de informações sobre questões de facilitação entre as entidades envolvidas no transporte aéreo.
5. A Comissão Nacional FALSEC é presidida pelo Presidente do Conselho de Administração do INAC.
6. A Comissão Nacional de Facilitação e Segurança do Transporte Aéreo é um órgão consultivo do Presidente do INAC na qualidade do responsável máximo da ANSAC.
7. Este órgão é presidido pelo Presidente do Conselho de Administração do INAC e em sua substituição, pelo Director Geral do Aeroporto na qualidade de suplente da presidência e é constituído por:

4. Composição da Comissão Nacional FALSEC

- a) Presidente do Conselho de Administração do INAC, que a preside
- b) Director Geral do Aeroporto
- c) Chefe de Estado-maior das Forças Armadas;
- a) Comandante-geral da Polícia Nacional (PN);
- b) Director da Polícia Judiciária (PJ);
- c) Director do Serviço Nacional de Informações (SINFO);
- d) Director Geral do Serviço de Migração e Fronteiras (SMF);
- e) Director Geral das Alfandegas;
- f) Um representante das transportadoras aéreas;
- g) Um representante dos Handlers;
- h) Delegado da Área Distrital e da RAP da Saúde;
- i) Director da Pecuária;
- j) Director dos Correios;

- k) Um colaborador do Departamento de Segurança e facilitação do INAC, que exerce as funções de secretário.

O Director Geral do aeroporto pode fazer-se acompanhar nas reuniões do Responsável de segurança/facilitação.

5.2 Funcionamento e responsabilidades

1. A Comissão Nacional FALSEC reúne-se ordinariamente, pelo menos uma vez por ano e, extraordinariamente, sempre que seja convocada pelo Presidente da Comissão ou por maioria dos seus membros.
2. A Comissão Nacional FALSEC pode reunir-se em sessões restritas apenas na sua componente de segurança ou facilitação, sempre que o âmbito e a natureza das matérias agendadas o aconselhar.
3. As responsabilidades da Comissão Nacional FALSEC na vertente da componente facilitação são:
 - a) Assegurar a coordenação entre as entidades envolvidas para eliminar obstáculos e atrasos desnecessários e melhorar a eficiência e os níveis de serviço dos serviços de transporte aéreo civil;
 - b) Desenvolver e implementar as disposições do PNFTA de acordo com as normas e práticas recomendadas no Anexo 9 - Facilitação;
 - c) Incentivar o desenvolvimento de melhores práticas em todas as áreas de facilitação do transporte aéreo civil, nomeadamente a nível dos serviços da fronteira, alfândega e tratamento de pessoas com mobilidade reduzida;
 - d) Discutir as alterações propostas aos regulamentos relativos à facilitação do transporte aéreo civil;
 - e) Informar as entidades envolvidas sobre desenvolvimentos relevantes no campo da facilitação da aviação civil e auscultar as suas considerações e recomendações sobre questões relacionadas com o PNFTA; e
 - f) Coordenar com a componente de segurança da Comissão Nacional FALSEC, matérias relacionadas com a facilitação.

5.3 Componente de Facilitação da comissão Nacional FALSEC

1. A Comissão Nacional FALSEC para efeitos da componente de facilitação é composta por representantes de Instituições de Estado que representam os principais interesses envolvidos nos vários domínios de facilitação, representantes do sector de aviação e outros representantes, permanentes ou temporários, que podem auxiliar no trabalho da comissão.
2. A Comissão Nacional FALSEC para efeitos da vertente de facilitação integra:
 1. O Presidente do Conselho de Administração da Autoridade Aeronáutica, que a preside;
 2. O responsável da Unidade Orgânica da Autoridade Aeronáutica responsável pela segurança e facilitação da aviação;
 3. O Director de aeroporto;
 4. Director dos Serviços de Migração e Fronteira;

5. Comandante-geral da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe (PNSTP);
6. O Director Nacional da Polícia Judiciária (PJ);
7. O Director das Alfândegas;
8. O Representante dos Serviços de Saúde no aeroporto;
9. O representante dos operadores aéreos;
10. O Director Geral da Agricultura;
11. O Representante dos prestadores de serviço de assistência em escala.
12. Um colaborador do Gabinete de Segurança Facilitação e do INAC, que exerce as funções de secretário

Nota: Quando a agenda das reuniões se refere a assuntos específicos de facilitação, as entidades abaixo designadas, são convidadas a tomar parte na Comissão Nacional FAL-SEC :

- a) *Director Nacional do Protocolo do Estado*
- b) *Director Geral do Turismo*
- c) *Representante da CIAT*
- d) *Director da Agricultura*
- e) *Director da Polícia Fiscal Aduaneira*

1. O presidente da Comissão, por sua iniciativa ou por proposta de qualquer dos seus membros pode convocar técnicos de outros serviços ou entidades públicas ou privadas para participarem, na apreciação de uma matéria específica inscrita na ordem do dia.

2. Compete ao presidente da Comissão Nacional FALSEC convocar reuniões ordinárias e extraordinárias da referida Comissão no sentido de garantir que as políticas e/ou regulamentos propostos pela Comissão Nacional FALSEC, para a vertente facilitação, sejam considerados na legislação nacional pela autoridade em causa.

3. O presidente da Comissão, por sua iniciativa ou por proposta de qualquer dos seus membros pode convocar técnicos de outros serviços ou entidades públicas ou privadas para participarem, na apreciação de uma matéria específica inscrita na ordem do dia.

4. Compete ao presidente da Comissão Nacional FALSEC convocar reuniões ordinárias e extraordinárias da referida Comissão no sentido de garantir que as políticas e / ou regulamentos propostos pela Comissão Nacional FALSEC, para a vertente facilitação, sejam considerados na legislação nacional pela autoridade em causa.

5. Suplentes podem ser designados por suas respectivas instituições, com autoridade suficiente para falar em nome das suas instituições e iniciar as acções necessárias em apoio ao trabalho da Comissão Nacional FALSEC.

6. A Comissão Nacional de Facilitação e Segurança do Transporte Aéreo determina o seu funcionamento em função do estabelecido no Decreto-lei n.º 56/91, actualizado pelo Dec. 33/2012.

5.4 Tarefas e programa de trabalho

A Comissão Nacional FALSEC no âmbito da facilitação compete:

- a) Rever regularmente o nível de facilitação da aviação civil nos aeródromos de São Tomé e

Príncipe;

- b) Considerar e recomendar soluções para questões de facilitação da aviação civil;
- c) Manter-se informado sobre as operações das Comissões de Facilitação Aeroportuária para assegurar que as práticas e procedimentos empregados nos aeródromos estejam de acordo com a legislação aplicável e as normas da OACI;
- d) Considerar as mudanças propostas na legislação internacional ou nas práticas recomendadas emitidas pelos fóruns internacionais e fornecer subsídios para formular a posição política nacional;
- e) Rever as disposições do Anexo 9 à Convenção de Chicago e sua implementação por meio de práticas e procedimentos a nível nacional, a fim de estabelecer conformidade e / ou diferença com as normas do Anexo 9 por parte da autoridade;
- f) Rever sistematicamente as diferenças apresentadas à OACI no que se refere ao Anexo 9, à Convenção de Chicago, bem como qualquer legislação ou regulamentação que determine as práticas e os procedimentos que dão origem a tais diferenças, com vista a evitar esforços para os eliminar, propondo alterações nas práticas e procedimentos em causa ou quando necessário, propondo alterações na legislação ou regulamentação pertinente;
- g) Identificar e compartilhar informações de cada entidade participante sobre desenvolvimentos em seus respectivos campos de trabalho que possam afetar a facilitação;
- h) Assegurar que as Comissões de Facilitação Aeroportuárias se reúnam regularmente para monitorar e avaliar as medidas;
- i) Estabelecer as suas prioridades e agenda de trabalho num programa de trabalho semestralmente;
- j) Definir e implementar seu programa de trabalho regularmente;
- k) Organizar o seu trabalho em reuniões de subgrupo, dedicadas para fins de eficiência e eficácia e as quais reportarão os respectivos resultados à Comissão Nacional FALSEC.

5.5 Vertente facilitação da comissão FALSEC aeroportuária

1. Uma comissão FALSEC aeroportuária deve ser estabelecida em cada aeródromo civil para fins de coordenação das questões de facilitação e segurança da aviação civil no nível do aeroporto e com as seguintes responsabilidades:
 - a) Implementar o Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo ao nível do aeródromo
 - b) Examinar os problemas relacionados com o despacho da aeronave, tripulação, passageiros, carga, bagagem, correio e provisões e, sempre que possível, fornecer soluções para os problemas que possam surgir no aeroporto em questão; e
 - c) Fazer recomendações apropriadas à Comissão Nacional FALSEC ou à Autoridade de Aviação Civil, para a implementação de propostas que não possam ser efetuadas pela Comissão Aeroportuária FALSEC.
2. Uma comissão aeroportuária FAL/SEC será criada em cada aeródromo de S. Tomé e Príncipe, com o objectivo principal de aconselhar sobre a elaboração das medidas e procedimentos de facilitação e de segurança no aeródromo e de coordenar a sua aplicação.
3. A Comissão FAL/SEC aeroportuária é uma estrutura consultiva da entidade máxima da administração do aeroporto, no âmbito das suas competências.
4. A Comissão de facilitação e segurança do aeroporto é presidida pela entidade máxima da administração do aeroporto e constituída por:
 - a) Responsável de segurança do aeroporto (suplente da presidência);
 - b) Chefe do Departamento de Segurança do INAC;
 - c) Representante das Alfândegas no aeroporto;
 - d) Representante do Serviço de Migração e Fronteiras no aeroporto;
 - e) Delegado da Área de Saúde de Água Grande;
 - f) Representante da Polícia Fiscal Aduaneira no aeroporto;

- g) Representante das Forças Armadas no aeroporto;
 - h) Representante da Polícia Nacional no aeroporto;
 - i) Representante das Companhias Aéreas;
 - j) Representante dos handlers
 - k) Responsável dos serviços de navegação aérea, no aeroporto;
 - l) Representante da Inspeção Veterinária no aeroporto;
 - m) Representante da autoridade Fitossanitária no aeroporto;
 - n) Representante da PJ;
 - o) Representante da Direcção Geral do Turismo e Hotelaria;
 - p) Um funcionário do Departamento de Segurança do Aeroporto que exerce as funções de secretário.
5. A Comissão Aeroportuária FALSEC reúne-se, ordinariamente, em sessões plenárias de 3 em 3 meses e extraordinariamente sempre que sejam convocadas pelo respetivo presidente.
6. O aeródromo elabora uma acta após cada reunião, para ser distribuída a todos os membros da comissão aeroportuária FALSEC no prazo de 15 dias úteis após a reunião.
7. As Comissões Aeroportuárias FALSEC devem enviar as atas das reuniões ao presidente da Comissão Nacional FALSEC.
8. Os assuntos de facilitação que não reúnem consenso a nível da comissão aeroportuária FALSEC devem ser reemitidas à Comissão Nacional FALSEC para avaliação.
9. A Comissão de facilitação e segurança do aeroporto tem as competências mencionadas no PSA e emite parecer sobre:
- a) O projecto do Programa de Segurança do Aeroporto (PSA);
 - b) Os projectos de alteração ao sistema de segurança aeroportuária;
 - c) Outros assuntos que lhe sejam submetidos pelo director do aeroporto ou outros membros.
 - d) Por iniciativa do seu Presidente, podem participar nas reuniões da Comissão outras entidades públicas ou privadas, sempre que se mostre conveniente a sua contribuição para os trabalhos daquela.
 - e) A Comissão reúne ordinariamente a convocação do seu Presidente três vezes por ano, podendo reunir de forma extraordinária mais vezes, sempre que se torna necessário.

5.6 Coordenação do programa nacional de facilitação do transporte aéreo (PNFTA)

1. Os assuntos relacionados com a facilitação de transporte aéreo e os de segurança contra actos de interferência ilícitas são coordenados a nível da Comissão Nacional FALSEC.

CAPÍTULO VI

Divisão de responsabilidades no âmbito da facilitação do transporte aéreo

6.1 Autoridade de Aviação Civil (Instituto Nacional de Aviação Civil)

1. O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAC) é a autoridade designada pelo Estado de São Tomé e Príncipe, para ser responsável pelo desenvolvimento, implementação e manutenção do PNFTA.
2. O Instituto Nacional de Aviação Civil é a entidade coordenadora do PNFTA.
3. O Instituto Nacional de Aviação Civil, coordena as actividades no âmbito do PNFTA com todas as entidades responsáveis, que mantêm total responsabilidade pelas suas áreas específicas de competência.

4. Compete ao Instituto Nacional de Aviação Civil no domínio da facilitação:

- a) Desenvolver, implementar e manter o PNFTA;
- b) Definir e atribuir tarefas para a implementação dos vários aspectos do PNFTA;
- c) Estabelecer os meios de coordenação das actividades entre as diferentes instituições nacionais, com responsabilidade na implementação do PNFTA;
- d) Rever e manter em efectividade o PNFTA;
- e) Assegurar uma efectiva coordenação entre as disposições de facilitação e segurança constante no PNFTA e PNSAC respetivamente;
- f) Estabelecer os meios de coordenação das actividades entre as diferentes instituições nacionais, com responsabilidade na implementação do PNFTA;
- g) Empreender qualquer outro assunto relacionado à facilitação do transporte aéreo, conforme orientado pelo presidente da Comissão Nacional FALSEC;
- h) Rever e aprovar os programas de facilitação dos operadores aéreos e aeroportuários;
- i) Desenvolver e emitir regulamentos nacionais relativos à facilitação;
- j) Assegurar que as operações sejam realizadas em conformidade com a lei do Estado, mantendo um nível elevado de produtividade pelos demais operadores;
- k) Realizar acções de controlo de qualidade em matéria de facilitação;
- l) Analisar periodicamente a conformidade do PNFTA com as SARP, do Anexo 9, e se necessário comunicar as diferenças e notificar a OACI.
- m) Cumprir as demais atribuições que lhe forem cometidas por lei.

5. Compete o Instituto Nacional de Aviação Civil no domínio da segurança do transporte aéreo:

- a) Elaborar, implementar e manter o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) de São Tomé e Príncipe para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita;
- b) Definir e atribuir tarefas para a implementação de diversos aspectos do PNSAC;
- c) Estabelecer os meios de coordenação das actividades entre as diferentes instituições nacionais, implicadas ou com responsabilidades na implementação do PNSAC;
- d) Facultar às direcções dos aeroportos, às companhias aéreas que operam no território nacional e outras instituições envolvidas no sistema de segurança, uma versão escrita das partes concernentes do PNSAC, julgadas apropriadas para a aplicação eficaz de suas tarefas;
- e) Rever e preservar a eficácia do PNSAC, e reavaliar as medidas e procedimentos de segurança após a ocorrência de um acto de interferência ilícita e, tomar as medidas necessárias para remediar as carências de forma a evitar repetições;
- f) Rever e aprovar os Programas de Segurança das companhias aéreas, programas de segurança dos aeroportos, dos fornecedores de serviços de catering, de handling, bem como, de outras organizações, cuja actividade seja relevante para a segurança da aviação civil, sempre que houver actualização do PNSAC, de uma regulamentação ou quando determinado pelo INAC;
- g) Assegurar que aos serviços responsáveis pela segurança dos aeródromos sejam garantidos os meios necessários, designadamente, humanos, materiais e em instalações, incluindo espaços para gabinetes, meios de comunicação, equipamentos de segurança adequados e de treino do pessoal de segurança.

- h) Elaborar e rever, segundo as necessidades, as políticas nacionais relativas à segurança da aviação civil;
- i) Elaborar e publicar os regulamentos nacionais e directivas sobre a segurança da aviação civil;
- j) Assegurar que a arquitectura das infra-estruturas aeroportuárias contenha requisitos necessários para a implementação de forma óptima das medidas de segurança da aviação civil de forma integrada, nos desenhos arquitectónicos de novas instalações ou modificações, às existentes nos aeroportos de São Tomé e Príncipe;
- k) Elaborar e implementar um Programa Nacional de Formação no domínio de segurança da aviação e velar para que cada entidade desenvolva os respectivos programas de formação e coordenar a sua elaboração, e os aprovar;
- l) Elaborar e implementar um Programa Nacional de Controlo de Qualidade da segurança da aviação civil e coordenar a elaboração dos programas de controlo de qualidade de segurança da aviação civil dos diversos serviços e entidades, e os aprovar.
- m) Aprovar regulamentos e regras de procedimento em execução das normas legais vigentes e das recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional e da CAFAC, no âmbito da segurança da aviação a nível aeroportuário;
- n) Licenciar actividades, autorizar procedimentos, certificar ou credenciar entidades públicas ou privadas, equipamentos e sistemas, bem como o pessoal afectos à segurança da aviação;
- o) Promover a aplicação e fiscalizar o cumprimento das leis, regulamentos, normas e procedimentos operacionais vigentes em matéria de segurança;
- p) Instaurar processos de inquérito no âmbito da segurança da aviação;
- q) Decidir os processos por infracção às normas e procedimentos de segurança e aplicar as respectivas sanções;
- r) Convocar e presidir as reuniões da Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- s) Assessorar o Governo na definição das políticas para a segurança da aviação civil, colaborando na elaboração dos diplomas legais e regulamentares.
- t) Providenciar para que os recursos e instalações de apoio exigidos pelos serviços de segurança da aviação estejam disponíveis em cada aeroporto que serve a aviação civil;
- u) Coordenar e trabalhar em estreita colaboração com outras instituições governamentais e operadores aéreos e aeroportos na aplicação de medidas de segurança da aviação, de modo a minimizar atrasos desnecessários e inconvenientes para o movimento de passageiros, bagagem, carga e aeronaves;
- v) Assegurar que os controles e procedimentos de segurança tenham mínima interferência ou atraso nas actividades da aviação civil, sempre que possível, desde que a eficácia desses controles e

procedimentos de segurança não seja comprometida;

- w) Garantir o uso de técnicas eficientes de rastreio dos passageiros e suas bagagens, carga e aeronaves sempre que possível para facilitar a partida das aeronaves;
- x) Permitir a adoção de procedimentos, instalações e iniciativas para facilitar a movimentação de passageiros, bagagem, carga e aeronaves, desde que todas as medidas de segurança necessárias e outros requisitos de controlo sejam atendidos;
- y) Coordenar com a autoridade que emite documentos de viagem, passaportes e vistos para assegurar que as tecnologias incorporadas nos referidos documentos melhorem a facilitação e a segurança do passageiro

6.2 Direcção Geral das Alfândegas

As responsabilidades específicas das Alfândegas no domínio de facilitação são as seguintes:

- a) Monitoramento, no âmbito das suas atribuições, a chegada/partida dos viajantes, mercadorias e correio, a fim de assegurar o respeito da legislação nacional;
- b) Aplicando as SARP do anexo 9, a direcção das Alfândegas deve providenciar meios electrónicos, informações necessárias para a chegada e saída das mercadorias;
- c) Introdução dos procedimentos simplificados para o acondicionamento das mercadorias à saída/entrada do país;
- d) Apreensão de todas as mercadorias interditas e detenção de mercadorias proibidas (esperando, se for o caso, a entrega de (certificados pertinentes), quando aplicável;
- e) O estado santomense restringirá a importação ou exportação de fundos no seu território mediante a emissão de certificados que confirme os valores.
- f) Participação nas reuniões da Comissão FAL/SEC nacional e, se necessário, noutras reuniões ligadas à facilitação;
- g) Fornecimento de serviços suficientes aos operadores, durante as operações de voo.
- h) Capacitar continuamente, na medida do possível, o pessoal colocado nos aeroportos, em termos dos procedimentos e da documentação exigida para o cumprimento das formalidades aduaneiras de recepção, importação e exportação de mercadorias;
- i) Adaptar as normas e procedimentos aduaneiros aos princípios internacionalmente aceites e estabelecidos no Anexo 9;
- j) Utilizar técnicas adequadas de selecção de passageiros e carga a controlar, baseada na análise do risco como forma de facilitar o tráfego de baixo risco;
- k) Disponibilizar aos operadores aéreos formulários de declaração alfandegária para efeitos de preenchimento e declaração antecipada dos bens de entrada restrita e de valores;
- l) Solicitar ao operador aeroportuário um espaço físico adequado para as acções de inspecção;
- m) Criar procedimentos que permitam o levantamento e a desalfandegação rápida, uma vez preenchidas as formalidades simplificadas, os materiais de segurança importados ou exportados por um operador aeroportuário, ou aéreo nacional ou estrangeiro;
- n) Cumprir as demais atribuições que lhe forem cometidas por lei

6.3 Serviço de Migração e Fronteiras (SMF)

As responsabilidades específicas do SMF no domínio da facilitação são as seguintes :

- a) Emissão de documentos de viagem de leitura óptica conforme as especificações da OACI que figuram no Doc. 9303-Documentos de Viagem Legíveis à máquina, parte 4;
- b) Verificar se os documentos de viagem de leitura biométrica respeitam estritamente as especificações da OACI que figuram no Doc. 9303, a fim de assegurar a legibilidade em todos os países do mundo, por máquinas de diferentes fabricantes;
- c) Incorporar dados biométricos nos documentos de viagem de leitura óptica, num circuito integrado (chip electrónico) sem contacto, como indicado Doc 9303 - Documentos de viagem legíveis à máquina.
- d) Estabelecer procedimentos transparentes para os pedidos de emissão, renovação ou substituição de documentos de viagem e disponibilizar às partes interessadas informações que descrevem as formalidades exigidas.
- e) Zelar para que o controlo apropriado das solicitações, concessões e emissão de documentos de viagem tenham um alto nível de integridade e segurança mediante os seguintes procedimentos:
 - i) condições de segurança interna do procedimento de entrega;
 - ii) verificação da legitimidade dos requerentes e emissão de documentos de viagem a estes legítimos requerentes;
 - iii) verificações e controlos de qualidade em cada etapa do processo produtivo.
- f) Emitir passaportes com um período de validade de pelo menos cinco anos para um número ilimitado de viagens e para todos os Estados e territórios;
- g) Estabelecer formalidades de aplicação simples e transparentes para a emissão de vistos de entrada para visitantes e garantir que os pedidos de visto sejam processados o mais rápido possível ;
- h) Detecção e prevenção de viagens de pessoas mal documentadas, que podem representar ameaça para a aviação civil ou ao Estado, não emitindo documentos de viagens a essas pessoas;
- i) Desenvolver tecnologia da informação eficaz para aumentar a eficiência dos seus procedimentos nos aeroportos de forma automatizar a triagem de pessoas que saem e entram no aeroporto nacional.
- j) Coordenação com as autoridades de segurança da aviação, para assegurar que as tecnologias incorporadas nos documentos de viagem melhorem a facilitação e a segurança do viajante;
- k) Verificação da validade e aceitabilidade dos documentos de viagem nos pontos de controlo;
- l) Controlo de pessoas à entrada e saída do Estado;
- m) Elaborar e adoptar uma política activa de partilha de informações com as partes intervenientes e os Estados da região para proteger as fronteiras nacionais contra as consequências negativas da imigração ilegal;
- n) Actualizar regularmente as características de segurança das novas versões dos documentos de viagem, como forma de prevenir a falsificação e aumentar a segurança dos mesmos.
- o) Assistir às companhias na avaliação dos documentos de viagem;
- p) Comunicar às companhias sobre os requisitos de entrada/trânsito/saída de passageiros;
 - a) Velar para que as disposições do Anexo 9 sejam aplicadas à pessoas inadmissíveis e expulsas;
 - b) Velar para a instalação nos aeroportos os sistemas de leitura biométrica de passaportes e vistos;
 - c) Prestação de um serviço célere, eficiente e profissional na atenção e despacho dos passageiros;
 - d) Velar para a disposição de um sistema informático e de comunicações adequado de acordo com os progressos tecnológicos e sua aplicabilidade nas diferentes áreas;
 - e) Disponibilizar pessoal suficiente e com experiência para garantir o fluxo de tráfego de passageiros e responda rapidamente a problemas de segurança e integridade em caso de anomalia do sistema.
 - f) Participar nas reuniões da Comissão Nacional FAL/SEC e se necessário, em outras reuniões ligadas à facilitação;
 - g) Fornecer os serviços necessários aos operadores, gratuitamente, durante as horas normais de serviço;
 - h) Fornecer informações pertinentes à INTERPOL relativas aos documentos de viagem furtados, roubados, perdidos ou revogados emitidos por S. Tomé e Príncipe, o mais rápido possível a fim de serem incluídas na respectiva base de dados.

- i) Garantir um rigoroso controlo para protecção contra roubo de documentos de viagem virgens e a apropriação indevida de documentos de viagem recém-emitidos.
- j) Assegurar que os documentos de viagem de refugiados e pessoas apátriadas ("Documentos de Viagem da Convenção") sejam legíveis por máquina, de acordo com as especificações do Doc 9303.
- k) Assegurar que documentos de viagem roubados e furtados (SLTD) sejam imediatamente retirados de circulação e devolvidos ao departamento governamental responsável pelas relações exteriores exceto nos casos em que as autoridades públicas retêm documentos para fins de aplicação da lei;
- l) Verificar a validade e aceitabilidade dos documentos de viagem nos pontos de controle de fronteira;
- m) Desenvolver e adotar uma política ativa de partilha de informações com as partes interessadas relevantes e os Estados regionais para proteger as fronteiras nacionais contra as consequências negativas da imigração ilegal nos termos da legislação aplicável.
- n) No caso de acidentes de aviação, aceitar sem demora a entrada, a título temporário, dos peritos necessários para busca, salvamento, investigação de acidentes em conformidade com o Anexo 12 - Busca e Salvamento e Anexo 13 - Investigação de Acidente e Incidente da Aeronave, sem ter que apresentar outro documento de viagem, além de passaporte, quando necessário;
- o) Quando for necessário um visto para peritos de investigação numa missão relacionada com um acidente, deve, quando necessário e excepcionalmente, emitir tal visto à chegada ou facilitar a chegada de peritos;
- p) Assegurar que as disposições do Anexo 9 sejam aplicadas em relação a pessoas inadmissíveis e deportadas;
- q) Instalar nos aeroportos os sistemas de leitura mecânica de passaportes, vistos e o sistema de informação antecipado de passageiros (API);
- r) Criar base jurídica em relação as informações avançadas de passageiros (API)
- s) Aderir ao sistema Directório da Chave Pública (PKD) para permitir validar e autenticar passaportes electrónicos de maneira simples rápida, económica com segurança aprimorada
- t) Prestação de um serviço célere, eficiente e profissional na atenção e despacho dos passageiros;
- u) Dispor de um sistema informático e de comunicações adequado de acordo com os progressos tecnológicos e sua aplicabilidade nas diferentes áreas;
- v) Cooperar com os operadores e assisti-los na avaliação da autenticidade dos documentos de viagem apresentados pelos passageiros, a fim de impedir fraudes;
- w) Cumprir a regulamentação em vigor, nomeadamente a respeitante aos passageiros inadmissíveis e aos deportados;
- x) Cumprir as demais atribuições que lhe forem atribuídas por lei.

6.4 Ministério da Saúde

Segundo o artigo 14º da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional (Doc 7300), as medidas eficazes devem ser tomadas para impedir a transmissão de doenças comunicáveis por via aérea.

Em relação à facilitação, a autoridade sanitária é responsável no seguinte, não se limitando à:

- a) Colaborar activamente com a Organização Mundial da Saúde (OMS) e com outros países para assegurar que o Regulamento Sanitário Internacional seja efectivamente implementado;
- b) Detectar ocorrências que envolvem doenças ou mortes acima dos níveis esperados por tal ou tal período de tempo em todas as regiões do país;
- c) Comunicar imediatamente todas as informações disponíveis e essenciais ao nível apropriado de resposta pela Direcção dos cuidados de saúde;
- d) Implementar imediatamente as medidas de controlo preliminares contra a transmissão de doenças;
- e) Preparar/estabelecer um plano nacional de surtos ou doenças transmissíveis que represente um risco para a saúde pública ou constitua uma emergência de saúde pública de interesse internacional.

- f) Reagir pronta e eficazmente aos riscos e urgências de saúde pública preocupantes à escala internacional;
- g) Velar para que a desinfecção e a descontaminação das aeronaves se efectuem e assegurar que não prejudique os passageiros e os membros da tripulação conforme a recomendação da OMS e o RSI;
- h) Notificar imediatamente a OMS e de acordo com os requisitos do RSI sobre todas as informações essenciais relacionadas com qualquer risco para a saúde de natureza internacional;
- i) Autorizar desinfecção de aeronaves mediante métodos químicos ou não químicos e / ou insecticidas apenas recomendados pela Organização Mundial da Saúde e que são considerados eficazes pelo Estado Santomense.
- j) Cooperar com os operadores aéreo junto aos pilotos ou tripulações de aeronaves de forma a comunicar imediatamente sobre doenças suspeitas às autoridades de controle de tráfego aéreo em terra, para facilitar a previsão de pessoal e equipamento médico necessários para gerenciar os riscos à saúde pública na chegada.
- k) Fornecer instalações e serviço adequados para a vacinação, a quarentena (quando necessário) e emitir os certificados necessários que atesta a administração de uma profilaxia, de acordo com o disposto no artigo 36 e no Anexo 6 do Regulamento Sanitário Internacional (2005), a fim de garantir uma aceitação uniforme;
- l) Em colaboração com operadores aeroportuários e aéreos, assegurar que a preparação de alimentos, armazenamento, serviço de restauração, abastecimento de água e outros artigos destinados ao consumo no aeroporto ou a bordo sejam higiénicos e atendam aos padrões estabelecidos pela OMS e pela autoridade alimentar e agrícola.
- m) Comunicar imediatamente à OMS, e conforme às prescrições do RSI, todas as informações essenciais ligadas a todos os riscos sanitários de natureza internacional;
- n) Assegurar a acessibilidade dos serviços médicos apropriados, incluindo meios de diagnóstico, a fim de permitir uma avaliação pronta e os cuidados aos passageiros/trabalhadores do aeroporto que adoecerem;
- o) Estabelecer e manter um plano de emergência sanitária pública a fim de assegurar uma pronta reacção à uma emergência de saúde pública preocupante sobre o plano internacional ;
- p) Velar para fornecer um espaço apropriado, separado de outros passageiros, para interrogar as pessoas suspeitas ou afectadas;
- q) Avaliar o estado de saúde e se necessário, organizar a quarentena de passageiros suspeitos;
- r) Participar nas reuniões da Comissão FAL/SEC Aeroportuária.

6.5 Direcção da Pecuária (Inspecção Veterinária)

Em termos de facilitação, a direcção de pecuária deve velar para que:

- a) Os animais exportados, ou importados, assim como produtos animais e os seus derivados no país, respeitem as regras sobre o transporte e estejam na posse da certificação necessária emitida pelos serviços competentes;
- b) Assegurar a qualidade sanitária e fitossanitário de produtos agro-pecuários de exportação
- c) As consultorias estreitas com as instituições internacionais que regulam a alimentação, agricultura e os animais pecuária sejam estabelecidas a fim de estar a par dos últimos desenvolvimentos e de efectuar a actualização das comissões de facilitação do aeroporto e de outros intervenientes sobre os desenvolvimentos que têm impacto na aviação civil;
- d) Informar os cidadãos sobre os condicionalismos na importação e exportação de alimentos, sementes e outros produtos agro-pecuários por via aérea
- e) Dispor de manuais de normas e procedimentos de inspecção, certificação e controlo de quarentena
- f) Disponibilizar de equipamentos necessários para a inspecção e certificação de produtos agro-pecuários destinados à importação e exportação;

- g) Quando a desinfecção de aeronaves é necessária, por motivos de saúde animal, apenas os métodos e desinfetantes recomendados pelo Gabinete internacional de epizotias;
- h) As medidas extraordinárias sejam declaradas em caso de ameaça da doença animal com influência na saúde pública;
- i) Solicitar ao operador aeroportuário um espaço físico adequado ao cumprimento das suas funções;
- j) Cumprir as demais atribuições que lhe forem atribuídas por lei;
- k) Participe nas reuniões da comissão FAL/SEC Aeroportuária.

6.6 Centro de Investigação Agronómica e Tecnológica (CIAT)

Em termos de facilitação, o CIAT deve velar para que:

- 1. As plantas e produtos de origem vegetal exportados ou importados no país respeitam as regras sobre o transporte e estejam na posse da certificação necessária emitida pelos serviços competentes;
- 2. As consultorias estreitas com as instituições internacionais que regulam a alimentação e a agricultura e os animais sejam estabelecidas a fim de estar a par dos últimos desenvolvimentos e de efectuar a actualização das comissões de facilitação do aeroporto e de outros intervenientes sobre os desenvolvimentos que têm impacto na aviação civil;
- 3. Quando a desinfecção de aeronaves é necessária, por motivos de saúde animal vegetal, apenas os métodos e desinfetantes recomendados pelo Gabinete internacional de epizotias;
- 4. As medidas extraordinárias sejam declaradas em caso de ameaça de doença vegetal;
- 5. Solicitar ao operador aeroportuário um espaço físico adequado ao cumprimento das suas funções;
- 6. Cumprir as demais atribuições que lhe forem atribuídas por lei;
- 7. Participe nas reuniões da comissão FAL/SEC Aeroportuária.

6.7 Direcção de Protocolo do Ministério dos Negócios Estrangeiros e Comunidades (MNEC)

Compete à Direcção de Protocolo do Ministério dos Negócios Estrangeiros e Comunidades (MNEC) em matéria de facilitação:

- a) Na atribuição de vistos de entrada, criar mecanismos para estabelecer controlos adequados a nível de embaixadas e consulados com o objectivo de evitar fraudes e falsificações;
- b) Assegurar que documentos de viagem roubados sejam imediatamente devolvidos às autoridades competentes do Estado emissor ou à respectiva representação Diplomática residente;
- c) Implementar nas embaixadas e consulados, a emissão apenas de passaportes de leitura óptica;
- d) Em coordenação com os Serviços de Migração e Fronteiras assessorar eventos de grande relevância em São Tomé e Príncipe
- e) Zelar para que nas acções relacionadas com o protocolo, o seu pessoal cumpra as normas relativas à facilitação do transporte aéreo e as normas relativas à segurança da aviação;
- f) Diligenciar na solicitação de sobrevoo e aterragem e devem :
 - i. adoptar procedimentos para responder prontamente a essas solicitações;
 - ii. conceder, se possível, esta autorização por um período específico ou para uma série de voos;
 - iii. não impor nenhum imposto, imposto ou royalties pela emissão desta autorização.
 - iv. cumprir as demais atribuições que lhe forem cometidas por lei.

São ainda solicitadas

- i. nome do operador ou companhia;

- ii. tipo e marcas de registro da aeronave;
- iii. data e hora de chegada ao aeroporto em questão; data e hora de partida deste aeroporto;
- iv. local ou locais de embarque ou desembarque (conforme o caso) no exterior de números de passageiros e carga;
- v. objecto do voo, número de passageiros, natureza e quantidade da carga;
- vi. nome, endereço e profissão do fretador, se for necessário.

f) Cumprir as demais atribuições que lhe forem cometidas por lei.

6.8 Direcção Geral do Turismo e Hotelaria

Compete a Direcção Geral do Turismo e Hotelaria em matéria de facilitação:

- a) Em coordenação com as direcções dos aeroportos, implementar “Centros de Informação” a nível geral, quer para os utentes, quer para os operadores aeroportuários;
- b) Capacitação de pessoal das companhias aéreas de actividades turísticas a fim de permitir-lhes prestar um serviço adequado nos aeroportos;
- c) Solicitar ao operador aeroportuário, o espaço físico necessário;
- d) Cumprir as demais atribuições que lhe forem cometidas por lei;

Participação nas reuniões da FAL/SEC.

6.9 Operador aéreo

1. Compete ao operador aéreo em matéria de facilitação:

- a) Encaminhar eficazmente os passageiros e mercadorias;
- b) Verificar, se os passageiros possuem os requisitos específicos de países para onde pretendem fazer trânsito ou transferência;
- c) Gerir o manifesto de carga dos passageiros mediante uma lista de número de bagagem que forem embarcadas e desembarcadas na aeronave
- d) Tomar as precauções necessárias para assegurar que os passageiros estejam na posse de documentos de viagem necessários no momento do embarque;
- e) Assumir a responsabilidade de guarda e cuidados com os passageiros e a tripulação que desembarcam, após o momento em que saem da aeronave até ao momento em que sejam aceites para o controlo fronteiriço;
- f) Os operadores aéreos devem tomar as medidas necessárias para garantir que o seu pessoal receba formação necessária para lidar com a detecção e gestão em situações concernentes aos passageiros indisciplinados.
- g) Fornecer assistência e meios adequados aos passageiros com necessidades especiais, incluindo menores ou passageiros de mobilidade reduzida ou com deficiência;
- h) Garantir que pessoas com deficiência auditiva e visual possam obter informações sobre os serviços de bordo em formatos acessíveis.
- i) Informar aos operadores aeroportuários e os serviços governamentais pertinentes, confidencialmente, de seus serviços, horários e planos de frota no aeroporto, a fim de permitir uma planificação racional das instalações e serviços em relação ao tráfego esperado;
- j) Participar nas reuniões da Comissão FAL/SEC e outras reuniões ligadas à facilitação.
- k) Disponibilizar informação técnica e estatística aos sectores interessados do aeroporto;

- l) Zelar para que a atenção e o despacho aos passageiros sejam céleres e ordenados;
- m) Fornecer antecipadamente aos passageiros os cartões de embarque e desembarque e os formulários de declaração alfandegária de bens restritos ou de valores, para preenchimento.
- n) Proporcionar toda a informação aos passageiros, relativa aos trâmites no aeroporto,
- o) Pugnar para que a atenção e o despacho aos passageiros sejam céleres e ordenados
- p) Elaborar o programa de facilitação do operador aéreo e submetê-lo à aprovação da Autoridade da Aviação Civil;

6.10 Operador aeroportuário

Os operadores aeroportuários devem estar em coordenação com as companhias, serviços de controlo e outros intervenientes, a fim de assegurar que as instalações e serviços satisfatórios sejam fornecidos para o rápido encaminhamento e desembarque da tripulação, passageiros, mercadorias, bagagens e artigos postais assim como as provisões de bordo.

Compete ao operador aeroportuário em matéria de facilitação:

- a) Projectar aeroportos que proporcionem arranjos adequados para o encaminhamento do tráfego aeroportuário;
- b) Utilizar os elementos indicativos existentes sobre orientação e sinalização de acordo ao documento 9636 da OACI – Sinais Internacionais destinados aos usos do aeroporto e terminais marítimos, publicado conjuntamente pela OACI e Organização Marítima Internacional;
- c) Afixar as sinalizações recomendadas ao nível internacional a fim de facilitar o movimento dos passageiros nos aeroportos;
- d) Disponibilizar espaço requerido, para albergar as instalações da saúde pública, bem como para a quarentena animal e vegetal
- e) Implementar o sistema de informação sobre os voos;
- f) Cumprir as normas e procedimentos estabelecidos para a facilitação do transporte aéreo;
- g) Proporcionar às pessoas com limitações ou mobilidade reduzida que planeiam viajar, toda a informação disponível sobre o acesso às instalações e serviços aeroportuários que necessitem;
- q) Proporcionar meios e dispositivos apropriados para facilitar o movimento de pessoas com deficiência entre a aeronave e o terminal na chegada e partida, quando necessário bem como as entradas e / ou saídas com vias de acesso livres de obstáculos e que seja o mais acessível;
- h) Incorporar a informação para as pessoas com limitações ou mobilidade reduzida nos textos ou publicidade geral sobre os seus serviços bem como garantir que as instalações e serviços aeroportuários sejam adaptados às necessidades das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- i) Reservar vagas de estacionamento adequadas para pessoas com necessidades de mobilidade e tomar medidas apropriadas para facilitar sua movimentação entre áreas de estacionamento e terminais;
- j) Disponibilizar espaços e acessos adequados para as autoridades policiais, aduaneiras, de saúde, fitossanitárias e outras;
- k) Cumprir as normas e procedimentos estabelecidos para a facilitação do transporte aéreo
- l) Proporcionar toda a informação aos passageiros, relativa aos trâmites no aeroporto;
- m) Zelar para que a atenção e o despacho aos passageiros sejam céleres e ordenados;
- n) Elaborar o programa de facilitação aeroportuário e submetê-lo à aprovação da Autoridade da Aviação Civil;
- o) Organizar a comissão FAL/SEC do aeroporto e/ou dos utilizadores do aeroporto;
- p) Participar nas reuniões da Comissão Nacional FAL/SEC, e se necessário em outras reuniões ligadas à facilitação.

6.11 Polícia Judiciária

- a) Compete à PJ na perspectiva de Polícia Criminal, aplicar as medidas de controlo, previstas na legislação nacional e na sua lei orgânica.
 - I. De estupefacientes;
 - II. Tráfico de seres humanos;
 - III. Falsificação de moedas;
- b) Participar nas reuniões da Comissão Nacional FAL/SEC;
- c) Cumprir as demais atribuições previstas na lei.

6.12 Serviço de Assistência em Terra

Os serviços de assistência em terra devem:

- a) Coordenar com outros serviços de forma a assegurar um encaminhamento tranquilo de aeronaves, tripulação, passageiros, mercadorias, bagagens, artigos postais, provisão de bordo através das instalações aeroportuárias;
- b) Participar nas reuniões da Comissão FAL/SEC aeroportuária;

6.13 Polícia Fiscal Aduaneira

A polícia fiscal aduaneira no âmbito da facilitação, apoia os serviços das Alfândegas no controlo de entrada e saída de mercadorias.

CAPÍTULO VII

Aplicação das disposições do anexo 9 relacionadas à segurança

7.1 Entrada e saída de aeronaves

7.1.1 Voos em território nacional

1. Todos os voos de, sobre e para, o território nacional devem realizar-se em conformidade com os regulamentos aeronáuticos nacionais e demais legislação aplicável.
2. O Estado santomense adoptará medidas necessárias para autorização de chegada e saída de aeronaves ou partidas de outros Estado, evitando atrasos desnecessários.
3. Ao desenvolver procedimentos que visem à movimentação eficiente de aeronaves que entram ou saem, mediante aplicação de medidas de segurança da aviação bem como controle de estupefacientes e controlos de imigração.
4. As aeronaves que entram ou saem do território nacional devem aterrar ou descolar de um aeroporto ou outro especialmente designado pela autoridade aeronáutica e onde sejam cumpridas as formalidades de fiscalização.
5. As aeronaves não devem aterrar entre o ponto de fronteira aérea e o aeroporto antes ou depois de cumprir as formalidades de fiscalização, salvo em casos de força maior.
6. Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se ponto de fronteira aérea, aquele através do qual se processa a entrada e saída de aeronaves do país.
7. Em S. Tomé e Príncipe os aeroportos são, Aeroporto Internacional de S. Tomé e o Aeroporto do Príncipe.

7.1.2 Autorização prévia

1. A entrada, o sobrevoo e a saída de aeronaves estrangeiras, públicas e privadas, do território nacional, depende de autorização prévia da autoridade aeronáutica, salvo situações excepcionais previstas na lei.
2. É condição indispensável de aterragem ou descolagem, o preenchimento de um plano de voo com a indicação do aeroporto em que as mesmas terão lugar.
3. São aceites as informações do plano de voo como aviso de chegada, desde que recebidas pelo menos duas horas antes da chegada e desde que aterragem ocorra num aeroporto internacional previamente designado a fim de permitir arranjos pelos organismos de inspecção fronteiriços e outros serviços a fins.
4. No caso de aeronaves que realizem voos em escala ou sem escala comercial, o Estado Santomense um período de aviso prévio superior ao exigido pelas autoridades de triagem para a notificação de tais voos. controlo do tráfego aéreo e pelos organismos de inspecção fronteiriços interessados.

7.1.3 Sobrevoo e escala técnica

O operador aéreo que deseje realizar sobrevoo ou escala técnica sem tráfego em território nacional deve solicitar a respectiva autorização no prazo de 72 horas anteriores à data do voo, e indicar:

- a) O nome e a direcção comercial do operador, nomeadamente o correio electrónico e os números de telefone e fax (se houver);

- b) O tipo, a nacionalidade e as marcas de registo da aeronave;
- c) A data e o horário de chegada e saída;
- d) A natureza do voo;
- e) A natureza e quantidade da carga;
- f) Número de passageiros e tripulantes.

7.1.4 Requisitos para voos regulares

Os voos regulares internacionais realizados por operadores aéreos estrangeiros, com destino ao território nacional, são efectuados tendo em consideração os seguintes requisitos:

- a) Existência de um acordo bilateral de serviços aéreos entre o Estado São-tomense e o Estado onde o operador aéreo interessado se encontra registado ou sedado;
- b) Existência de um acordo multilateral de que o Estado São-tomense e o Estado de operador aéreo interessado sejam partes.

7.1.5 Voos de Estado

O operador aéreo que deseje realizar voos de Estado para o território nacional deve solicitar a respectiva autorização no prazo de 72 (setenta e duas) horas anteriores à data do voo, e indicar:

- a) A nacionalidade do operador;
- b) O tipo de aeronave e marcas de registo;
- c) A data e o horário de chegada e saída do território nacional;
- d) O itinerário, nomeadamente os aeroportos de entrada e saída;
- e) A natureza do voo;
- f) A natureza e quantidade da carga;
- g) O número de passageiros e tripulantes.

7.2 Entrada e saída de pessoas, bagagens e carga

1. O desenvolvimento de procedimentos destinados a uma aplicação eficiente dos controlos fronteiriços aos passageiros e à tripulação, os Serviços de Migração e Fronteira (SMF) devem ter em conta a segurança da aviação, da integridade das fronteiras, no controlo dos narcóticos, das medidas de controlo da imigração dos passageiros de alto risco criminal, os terroristas, imigração ilegal, tráfico humano, contrabando de materiais ilícitos, tráfico de drogas, etc
2. O SMF devem actualizar regularmente as características de segurança em documentos de viagem, de modo a impedir o uso fraudulento de documentos de viagem, incluindo a detecção de casos em que tais documentos foram alterados ou replicados ilegalmente.
3. Os SMF devem estabelecer medidas de controlo no armazenamento de cadernetas em branco, na concepção e emissão de documentos de viagem a fim de salvaguardar contra o furto e a apropriação indevida.
4. Os SMF devem incorporar dados biométricos nos passaportes de leitura mecânica usando uma ou mais tecnologias de armazenamento de dados opcionais para suplementar a zona legível por máquina, conforme especificado no Doc. 9303 - Documentos de viagem de leitura mecânica.
5. Todos os passaportes emitidos pelos SMF deverão ser de leitura mecânica, de acordo com as especificações do Doc. 9303, Parte 1 - Passaportes de Leitura Mecânica
6. Os SMF deve auxiliar os operadores aéreos na avaliação dos documentos de viagem apresentados pelos passageiros, a fim de impedir fraudes.

7.3 Controlo dos documentos de viagens

1. Os operadores aéreos nacionais que efectuam operações para os países que frequentemente estão na origem de pessoas inadmissíveis, devem efectuar um controlo suplementar dos documentos de viagem dos passageiros antes do embarque, para assegurarem que os passageiros se encontram na posse dos documentos exigidos pelos países de trânsito, transferência ou de destino.
2. Os operadores aéreos tomarão as precauções necessárias no ponto de embarque para garantir que as pessoas estejam na posse dos documentos prescritos pelos Estados de trânsito e de destino para fins de controlo.
3. Sempre que solicitadas, as autoridades da migração e fronteiras devem auxiliar os operadores aéreos na verificação da autenticidade e validade dos documentos de viagem bem como verificar possíveis fraudes. Sempre que possível, ministrar-lhes formação adequada e fornecer-lhes espécimes de documentos.
4. Devem ser estabelecidos acordos entre os serviços de migração e fronteiras e os operadores aeroportuários para formalizar os procedimentos de colaboração nos demais assuntos entre estes.

7.4 Documentos falsos ou falsificados

1. As autoridades competentes nacionais apreenderão todos os documentos de viagem fraudulentos, falsificados ou contrafeitos. Os documentos falsos ou falsificados, nacionais ou estrangeiros, devem ser apreendidos pelas autoridades e os seus portadores tratados nos termos da legislação penal em vigor
2. As autoridades competentes também apreenderão os documentos de viagem de uma pessoa que se faça passar pelo legítimo titular do documento. Esses documentos serão imediatamente retirados de circulação e devolvidos às autoridades competentes do Estado designado como o emissor ou à Missão Diplomática residente nesse Estado, excepto nos casos em que as autoridades conservam os documentos para fins de aplicação da lei.
3. As autoridades do Estado designado como emissor ou a Missão Diplomática desse Estado serão notificadas dessa retenção pelas autoridades que apreenderam os documentos de viagem em causa. (país de origem).

7.5 Peritos de investigação de acidentes

1. Em caso de acidentes de aviação, S. Tomé e Príncipe aceita sem demora a entrada no seu território, à título temporário, os experts necessários para a busca, salvamento, investigação de acidentes e reparação ou recuperação de aeronaves em conformidade com o Anexo 12 – *Busca e Salvamento*, e Anexo 13 – *Investigação de Acidentes e Incidentes*, sem ter que produzir outro documento de viagem, quando necessário, além de passaporte que deve ser válido;
2. No caso em que um visto seja necessário para os experts inquiridores numa missão ligada a um acidente, a autoridade competente deverá, quando necessário e excepcionalmente, emitir o visto de cortesia à entrada ou facilitar os experts à entrada;
3. O Serviço de Migração e Fronteiras é a autoridade competente do Estado encarregue de tratar desses demarches.

7.6 Entrada de Membros da Tripulação e Outro Pessoal do Explorador Aéreo

Os operadores aéreos e aeroportuários, devem tomar medidas para acelerar a triagem e a inspeção das bagagens, dos tripulantes e seus membros, quando necessário na partida e chegada dos voos.

7.7 Pessoas não admissíveis e/ou expulsas

As autoridades nacionais, em estreita cooperação com os operadores aéreos, deverão adoptar medidas adequadas com o objectivo de:

1. Facilitarem o regresso das pessoas não admissíveis;
2. Informar o operador aéreo o mais cedo possível em relação à hora prevista para a viagem, que uma pessoa não admissível poderá opor-se à viagem, para que o operador aéreo possa tomar as precauções necessárias de modo a garantir a segurança do voo;
3. Implementar as disposições do regulamento do INAC relativo ao transporte de presos, detidos, deportados e inadmissíveis.
4. A responsabilidade pela expulsão, incluindo os custos associados é determinada na legislação que regula a entrada e permanência de estrangeiros no território nacional e demais legislação aplicável.
5. O Estado de São Tomé e Príncipe ao fazer acordos com um operador aéreo para a expulsão do território nacional, deve disponibilizar as seguintes informações o mais rapidamente possível, mas em qualquer caso o mais tardar 24 horas antes da hora marcada de partida do voo:
 - a. Uma cópia da ordem de expulsão, conforme exigido pela legislação;
 - b. Uma avaliação do risco feita pela autoridade competente e qualquer outra informação pertinente possa ajudar o operador da aeronave a avaliar o risco para a segurança do voo; e
 - c. Os nomes e nacionalidades de qualquer acompanhante.

7.8 Grandes eventos

No caso de realização de eventos em São Tomé e Príncipe, que tragam um número significativo de visitantes, as autoridades nacionais coordenarão com os operadores aéreos e aeroportuários, no sentido de se prestar um serviço célere e de qualidade aos mesmos, sem prejuízo dos controlos legais vigentes.

7.9 Limitação do número de bagagens de mão

O operador aéreo no momento de aceitação de passageiros, tendo em conta os aspectos ligados a facilitação, deverão limitar o número de bagagens de mão de acordo ao permitido, visando:

- a) Satisfazer as prescrições de segurança relativas à arrumação das bagagens de mão nas aeronaves;
- b) Facilitar o tratamento das mesmas nos pontos de rastreio;
- c) Garantir a circulação fluída de passageiros, e
- d) Evitar à recusa no último momento de bagagens de mão à porta de embarque ou à porta das aeronaves.

7.10 Bagagem de porão

1. O operador aéreo, no momento de receber a bagagem do passageiro para o seu transporte no porão da aeronave, deverá emitir uma etiqueta ao passageiro como comprovante da sua recepção e posterior entrega no lugar de destino.
2. A bagagem, ao ser registada, deverá estar devidamente identificada e convenientemente embalada, para se assegurar o seu adequado manuseamento e transporte.
3. O passageiro tem direito ao transporte de bagagem que não exceda as limitações que o operador aéreo tenha fixado.

7.11 Entrada e Saída de Mercadoria

1. Para melhorar a eficiência, técnicas modernas de rastreio ou exame, são usadas para facilitar o exame físico de produtos a serem importados ou exportados.
2. Quando o utente entrega a carga para ser transportada, o operador emitirá uma carta de porte aéreo contendo todos os elementos necessários.
3. O remetente, além de pagar um valor pelo transporte da carga, deve também cumprir com as especificações de embalagem (tipo, peso, volume) e outras estabelecidas pelo operador aéreo.
4. O operador aéreo deverá entregar ao destinatário a carga nas mesmas condições em que a recebeu do remetente, dentro do prazo definido, se este tiver sido acordado.
5. Devem ser tomadas medidas para que técnicas modernas de rastreio ou de verificação física da carga destinada à exportação, sejam implementadas nos aeroportos, como forma de se aumentar a segurança no seu transporte.
6. As alfândegas criarão procedimentos simplificados para o desembaraço das mercadorias por forma a evitar o atraso desnecessário das mesmas nos aeroportos, devendo também criar mecanismos que permitam a tramitação dos processos de desalfandegamento por via electrónica.

CAPÍTULO VIII Prevenção da propagação de doenças

Se, em resposta a um risco específico para a saúde pública ou uma emergência de saúde pública de relevância internacional, São Tomé e Príncipe, pretende aplicar medidas sanitárias suplementares além das recomendadas para Organização Mundial da Saúde, irá basear essas medidas no Regulamento Sanitário Internacional (2005), incluindo mas sem se limitar ao artigo 43 que prevê, entre outras coisas, que quando os Estados membros decidem aplicar medidas além disso, deverão basear suas decisões em:

- a) princípios científicos;
- b) elementos científicos disponível indicando risco à saúde humana ou, se esses elementos forem insuficientes, a informação disponível, da OMS e outras organizações intergovernamentais relevantes e organismos internacionais em particular;
- c) qualquer conselho específico ou conselho disponível da OMS.

1.1 Desinsectização das aeronaves

- 1 A desinsectização da cabine de passageiros e da cabine de pilotagem das aeronaves deve ser efectuada com a presença de passageiros, apenas em voos sem mudança de aeronave que tenham origem em territórios, ou passem por territórios que as autoridades sanitárias nacionais estimem constituírem uma ameaça para a saúde pública, a agricultura ou o ambiente.

- 2 As autoridades sanitárias nacionais examinarão periodicamente as necessidades de desinsectização e as modificam na base dos elementos disponíveis, relativos ao transporte de insectos por via aérea.
- 3 A desinsectização é efectuada apenas com base nos métodos químicos e não químicos e/ou os insecticidas recomendados pela Organização Mundial da Saúde e que são julgados eficazes pelas autoridades sanitárias nacionais.
- 4 As autoridades sanitárias zelarão para que os meios empregues para a desinsectização não ponham em causa a saúde dos passageiros e tripulantes e os incomodem o menos possível.
- 5 Deverão ser fornecidas informações adequadas aos operadores aéreos, destinadas aos passageiros e tripulantes, explicando a regulamentação nacional pertinente, as razões da exigência e a segurança da desinsectização convenientemente feita.
- 6 Quando for efectuada uma desinsectização conforme os procedimentos acima indicados, S. Tomé e Príncipe aceitará um registo da mesma feita na **declaração geral da aeronave**.
- 7 As autoridades nacionais zelarão para que os insecticidas utilizados para a desinsectização não prejudiquem a estrutura da aeronave nem o equipamento de voo.
- 8 Os compostos e soluções químicos inflamáveis, susceptíveis de danificar a estrutura das aeronaves, não deverão ser utilizados.

1.2 Desinfecção das aeronaves

- 1 As autoridades nacionais devem definir os tipos de animais e a origem dos produtos animais, que quando transportados por via aérea, obrigam a desinfecção da aeronave, e isentarão a aeronave da desinfecção quando esses animais ou produtos animais são transportados em contentores homologados, com os certificados oficiais emitidos pelas autoridades sanitárias.
- 2 Quando for exigida a desinfecção, as disposições seguintes serão aplicadas:
 - a) A desinfecção abrangerá apenas o contentor ou o compartimento da aeronave no qual os animais ou os produtos animais foram transportados;
 - b) A desinfecção será feita rapidamente;
 - c) Não serão utilizadas soluções químicas inflamáveis susceptíveis de danificar a estrutura da aeronave, por corrosão, nem produtos químicos que possam pôr em causa a saúde dos passageiros e tripulantes.

1.3 Quarentena

As autoridades nacionais podem determinar a quarentena de passageiros e tripulantes, por tempo estritamente necessário, em caso de absoluta necessidade de proteger a saúde pública.

CAPITULO IX

Assistência a passageiros com mobilidade reduzida

9.1 Princípios Gerais

- 1 Os operadores aéreos e aeroportuários devem assegurar que medidas necessárias sejam postas em prática nos aeroportos, para que uma assistência adequada, seja disponibilizada às pessoas com mobilidade reduzida por pessoal treinado e qualificado para atender às suas necessidades.
- 2 Atenção especial deve ser dada à sensibilização do pessoal quanto às necessidades específicas de diferentes grupos de pessoas com deficiência física, sensorial auditiva e visual, não perceptível, ou intelectual.
- 3 Máxima consideração deve ser dada para garantir que pessoas com mobilidade reduzida sejam tratadas com respeito e dignidade.
- 4 A assistência deve estar disponível a partir da área designada, nomeadamente no check-in para o lugar onde o passageiro está sentado a bordo da aeronave e vice-versa, bem como todas as medidas necessárias com vistas a tornar acessíveis desde a chegada ao aeroporto de partida até o momento de sua saída ao aeroporto de destino.
- 5 Equipamentos apropriados para ajudar o passageiro devem estar disponíveis e disponibilizados quando necessário.
- 6 Organizações representativas dos diferentes grupos de pessoas com deficiência devem ser consultadas no desenvolvimento de programas de formação, políticas e procedimentos.

9.2 Menores não acompanhados

1. O Estado São-tomense deve aplicar medidas adequadas para garantir que os operadores aéreos não permitam que menores de cinco (5) anos de idade viajem sem escolta.
2. Estado São-tomense deve garantir que os operadores aéreos que transportam menores não acompanhados dentro do programa de explorador aéreo registre as informações seguintes:
 - a) Nome e apelido, número de passaporte ou documento de identificação e coordenadas (país de residência, endereço pessoal, número de telefone) do menor, da pessoa que o acompanha na saída/partida e a pessoa que se encarregue do menor, no destino.
 - b) Nome e apelido(s), coordenadas (país de residência, endereço pessoal, número de telefone de todos os tutores legais ou pais do menor.

CAPÍTULO X

Simplificação de formalidades e adoção de normas e procedimentos internacionais

10.1 Simplificação de formalidades

São Tomé e Príncipe deve aprovar regulamentos em todas as matérias com interesse para a facilitação da aviação civil, para facilitar e acelerar a navegação aérea internacional e evitar atrasos desnecessários para as aeronaves, tripulações, passageiros e carga, sobretudo no domínio da imigração, saúde e alfândegas.

10.2 Adoção de normas e procedimentos internacionais

1. São Tomé e Príncipe deve participar activamente na elaboração de emendas do anexo 9 da OACI e a rever periodicamente os seus regulamentos e procedimentos nacionais, de modo a harmonizá-los com as disposições pertinentes do Anexo 9.
2. As instituições nacionais públicas e privadas devem intensificar esforços visando a aplicação plena das normas e das recomendações do Anexo 9 vigente.
3. A Autoridade da Aviação Civil deve notificar a OACI o estado de aplicação do Anexo 9 e toda a diferença existente entre este e os regulamentos nacionais pertinentes, através do sistema EFOD.

10.3 Visto de entrada em caso de força maior

Em casos de força maior, São Tomé e Príncipe deve tomar as medidas necessárias para admitir temporariamente no seu território entrada de um passageiro ou um membro da tripulação, por razões de desvios de rota ou atraso.

10.4 Assistência às vítimas de acidentes de aviação e seus familiares

- a) Sempre que houver ocorrência de um acidente de aviação no seu território, São Tomé e Príncipe e os estados vizinhos deverão tomar disposições para facilitar a entrada no seu território à título temporário dos membros da família da vítima de um acidente de aviação.
- b) De igual modo, o Estado da ocorrência do acidente tomará as disposições para facilitar a entrada no seu território ao título temporário de representantes autorizados de operadores aéreos acidentada ou do parceiro aliado da companhia a fim de lhe permitir assistência aos sobreviventes, os membros de seus familiares, aos membros da família das vítimas mortais e as autoridades relevantes desses Estados.
- c) O Estado São-tomense providenciará a emissão de documentos de viagem de emergência, se aplicável, aos sobreviventes do acidente que são seus cidadãos.
- d) De igual modo, o Estado São-tomense fornecerá toda a assistência necessária que estiver ao seu alcance, por exemplo, providenciando transporte e isenção alfandegária, para ajudar no repatriamento de restos mortais para seu país de origem, a pedido das famílias das vítimas ou operador da aeronave acidentada.
- e) Facilitará ainda a entrada temporária no seu território de todas as aeronaves, ferramentas, peças sobressalentes e equipamentos necessários para busca, resgate, investigação de acidentes, reparo ou recuperação de aeronaves danificadas de outro Estado. Esses itens serão admitidos temporariamente, isentos de direitos aduaneiros e outros impostos ou taxas, e estarão isentos da aplicação de todos os regulamentos que limitam a importação de mercadoria.