

Emendas à Convenção para a Facilitação do Tráfego Marítimo e seu Anexo, por considerar que atende aos interesses brasileiros.

Respeitosamente, – **Celso Luiz Nunes Amorim**.

**EMENDAS AO ANEXO DA CONVENÇÃO
SOBRE FACILITAÇÃO DO TRÁFEGO MARÍTIMO
INTERNACIONAL, 1965, PROPOSTAS EM 28 DE
NOVEMBRO DE 1969 PARA ACEITAÇÃO PELOS
GOVERNOS CONTRATANTES, DE ACORDO COM
O ARTIGO VII(2) DA CONVENÇÃO**

1. SEÇÃO

1 – Definições e Disposições Gerais

A. Definições

Imediatamente após a definição de “Membro da tripulação”, acrescentar a seguinte definição nova:

Navio de cruzeiro é um navio que está realizando uma viagem internacional, transportando passageiros que estão participando de um programa em grupo e alojados a bordo, com a finalidade de fazer visitas turísticas programadas e temporárias a um ou mais portos diferentes, e que durante a viagem normalmente não:

(a) embarque ou desembarque quaisquer outros passageiros;

(b) receba nem descarregue qualquer carga.

2. SEÇÃO

3 – Chegada e Partida de Pessoas

Imediatamente após a Prática Recomendada 3.15.1, acrescentar a nova Sub-Seção.

C. Facilitação para Navios Empenhados em Cruzeiros e para Passageiros de Navios de Cruzeiro

Introduzir nesta nova Sub-Seção as seguintes Normas e Práticas Recomendadas novas:

3.16.1 Norma. Os poderes públicos deverão autorizar a um navio de cruzeiro que se comunique com a terra através do rádio quando, com base em informações recebidas dele antes da sua chegada, a autoridade de saúde do porto em que ele pretende chegar for de opinião de que a sua chegada não resultará na introdução ou na disseminação de uma doença que exija quarentena.

3.16.2 Norma. Para os navios de cruzeiro, a Declaração Geral, a Lista de Passageiros e a Lista de Tripulantes só deverão ser exigidas

no primeiro porto de chegada e no porto final de partida de um país, desde que não tenha havido qualquer alteração nas circunstâncias da viagem.

3.16.3 Norma. Para os navios de cruzeiro, a Declaração de Provisões do Navio e a Declaração de Pertences da Tripulação só deverão ser exigidas no primeiro porto de chegada a um país.

3.16.4 Norma. Os passaportes ou outros documentos de identidade oficiais deverão permanecer o tempo todo em poder dos passageiros do navio de cruzeiro.

3.16.5 Prática Recomendada. Se um navio de cruzeiro permanecer num porto por menos de 72 horas, não será preciso que os seus passageiros tenham vistos, exceto em situações especiais, estabelecidas pelos Poderes Públicos competentes.

Observação: É intenção desta Prática Recomendada que cada Estado Contratante possa entregar a estes passageiros, ou aceitar deles por ocasião da sua chegada, alguma forma de indicar que eles tem permissão para entrar no território.

3.16.6 Norma. Os passageiros de navios de cruzeiro não devem ser retardados indevidamente pelas medidas de controle exercidas pelos poderes públicos.

3.16.7 Norma. De um modo geral, exceto com a finalidade de estabelecer a identidade, os passageiros de navios de cruzeiro não deverão ser submetidos a inspeções pessoais pelas autoridades de imigração.

3.16.8 Norma. Se um navio de cruzeiro fizer escalas consecutivamente em mais de um porto no mesmo país, os passageiros só deverão, de um modo geral, ser inspecionados pelos poderes públicos no primeiro porto de chegada e no último porto de saída.

3.16.9 Prática Recomendada. Para facilitar o seu desembarque com rapidez, o controle de entrada de passageiros de um navio de cruzeiro deverá ser feito, quando possível, a bordo, antes da chegada ao local de desembarque.

3.16.10 Prática Recomendada. Os passageiros de navios de cruzeiro que desembarcarem num porto e voltarem para o mesmo navio em outro porto do mesmo país devem ter as mesmas facilidades que os passageiros que desembarcam e voltam para um navio de cruzeiro no mesmo porto.

3.16.11 Prática Recomendada. A Declaração Marítima de Saúde deve ser o único controle de saúde necessário para os passageiros de navios de cruzeiro.

3.16.12 Norma. Deve ser permitido o funcionamento das lojas **duty-free** a bordo dos navios, para os passageiros de cruzeiro, durante a estadia do navio no porto.

3.16.13 Norma. Não deverá ser exigido que os passageiros de navios de cruzeiro apresentem uma declaração por escrito à Alfândega.

3.16.14 Prática Recomendada. Os passageiros de navios de cruzeiro não devem ser submetidos a qualquer controle de moeda.

3.16.15 Norma. Os cartões de embarque/desembarque não deverão ser necessários para os passageiros de navios de cruzeiro.

3.16.16 Prática Recomendada. Exceto quando o controle de passageiros basear-se unicamente na Lista de Passageiros, os Poderes Públicos não devem insistir no preenchimento dos seguintes detalhes na Lista de Passageiros:

- Nacionalidade (coluna 6)
- Data e local de nascimento (coluna 7)
- Porto de embarque (coluna 8)
- Porto de desembarque (coluna 9)

**EMENDAS AO ANEXO DA CONVENÇÃO
SOBRE FACILITAÇÃO DO TRÁFEGO MARÍTIMO
INTERNACIONAL, 1965, ADOTADAS PELOS
GOVERNOS CONTRATANTES
EM 10 DE NOVEMBRO DE 1977**

Introduzir na SEÇÃO 1 – DEFINIÇÕES E DISPOSIÇÕES GERAIS, Sub-Seção A. DEFINIÇÕES, a seguinte definição nova, após a definição de “Correio”:

Passageiro em trânsito. Um passageiro que chegue de navio, procedente de um país estrangeiro, com a finalidade de prosseguir a sua viagem de navio, ou por algum outro meio de transporte, para um país estrangeiro.

Após a definição de “Provisões do navio”, incluir:

Permissão para ir à terra: Permissão para um membro da tripulação ir à terra durante a estadia do navio no porto, dentro dos limites geográficos ou de tempo, se houver algum, que possam ser estabelecidos pelos poderes públicos.

Introduzir na SEÇÃO 2 – CHEGADA, PERMANÊNCIA E SAÍDA DO NAVIO, Sub-Seção E. MEDIDAS PARA FACILITAR A LIBERAÇÃO DA CARGA, DOS PASSAGEIROS, DA TRIPULAÇÃO E DA BAGAGEM, o seguinte:

2.12.2 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem incentivar os armadores e/ou operadores das docas de carga e dos armazéns a fornecer instalações especiais de armazenamento para as cargas sujeitas a um alto risco de furto, e a proteger aquelas áreas em que a carga deve ser armazenada, seja temporariamente ou a longo prazo, antes do seu embarque para outros locais ou da sua entrega local, contra o acesso de pessoas não autorizadas.

2.12.3 Norma. Os poderes públicos deverão, sujeito ao cumprimento das suas respectivas normas, permitir a importação temporária de “containers” e de “pallets” sem o pagamento de taxas alfandegárias e de outras taxas ou encargos, e deverão facilitar a sua utilização no tráfego marítimo.

2.12.4 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem estabelecer em suas normas, mencionadas na Norma 2.12.3, a aceitação de uma única declaração afirmando que os “containers” e “pallets” importados temporariamente serão exportados novamente dentro do prazo estabelecido pelo Estado envolvido.

2.12.5 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem permitir que os “containers” e “pallets” que entrarem no território de um Estado de acordo com o disposto na Norma 2.12.3 ultrapassem os limites do porto de chegada para a liberação de carga importada e/ou carregamento de carga exportada de acordo com os procedimentos de controle simplificados e com um mínimo de documentação.

Introduzir na SEÇÃO 2 – CHEGADA, PERMANÊNCIA NO PORTO E SAÍDA DO NAVIO, Sub-Seção G. PERFEIÇÃO DOS DOCUMENTOS, as seguintes frases adicionais, no fim da Norma 2.15:

Devem ser aceitos os documentos produzidos por técnicas de processamento eletrônico de dados e por outras técnicas de processamento automático de dados numa forma legível e compreensível

Introduzir na SEÇÃO 2 – CHEGADA, PERMANÊNCIA NO PORTO E SAÍDA DO NAVIO. Uma nova Sub-Seção:

H. MEDIDAS DE FACILITAÇÃO ESPECIAIS PARA NAVIOS QUE FAZEM ESCALA NOS PORTOS PARA DESEMBARCAR MEMBROS DA TRIPULAÇÃO, PASSAGEIROS OU OUTRAS PESSOAS DOENTES OU FERIDAS, PARA TRATAMENTO MÉDICO DE EMERGÊNCIA

2.17 Norma. Os poderes públicos devem procurar obter a cooperação dos armadores para assegurar que, quando um navio pretender fazer escala num porto com a única finalidade de desembarcar membros da tripulação, passageiros ou outras pessoas doentes ou feridas, para tratamento médico de emergência, o comandante informe aos poderes públicos, com a maior antecedência possível, aquela intenção, fornecendo o maior número de detalhes possível sobre a doença ou o ferimento e sobre a identidade e as condições das pessoas.

2.18 Norma. Os poderes públicos deverão informar ao comandante, via rádio sempre que possível, mas de qualquer modo pelos canais mais rápidos disponíveis, antes da chegada do navio, a documentação e os procedimentos necessários para desembarcar rapidamente as pessoas doentes ou feridas e para liberar o navio sem demora.

2.19 Norma. Com relação aos navios que fazem escala nos portos com esta finalidade e pretendendo sair imediatamente, os poderes públicos deverão dar prioridade de atracação, se o estado da pessoa doente ou o estado do mar não permitir um desembarque seguro no fundeadouro ou nas vias de acesso ao porto.

2.20 Norma. Com relação aos navios que fazem escala nos portos com esta finalidade e pretendendo sair imediatamente, os poderes públicos não deverão exigir normalmente os documentos mencionados na Norma 2.1, com exceção da Declaração Marítima de Saúde e, se for indispensável, da Declaração Geral.

2.21 Norma. Quando os poderes públicos exigirem a Declaração Geral, este documento não deverá conter mais informações do que as mencionadas na Prática Recomendada 2.2.2 e, sempre que possível, deverão conter menos.

2.22 Norma. Quando os poderes públicos empregarem medidas de controle relativas à chegada de um navio antes das pessoas doentes ou feridas serem desembarcadas, o tratamento médico de emergência deverá ter precedência sobre estas medidas de controle.

2.23 Norma. Quando forem exigidas cauções ou garantias com relação aos custos do tratamento ou de uma eventual remoção ou repatriação da pessoa envolvida, o tratamento médico de emergência não deverá ser recusado ou retardado enquanto estiverem sendo obtidas estas cauções ou garantias.

2.24 Norma. O tratamento médico de emergência e as medidas para a proteção da saúde pública deverão ter precedência sobre quaisquer medidas de controle que os poderes públicos possam adotar para as pessoas doentes ou feridas que estiverem sendo desembarcadas.

Introduzir na SEÇÃO 3 – CHEGADA E SAÍDA DE PESSOAS,

Sub-Seção B. MEDIDAS PARA FACILITAR A LIBERAÇÃO DA CARGA, DOS PASSAGEIROS, DA TRIPULAÇÃO E DA BAGAGEM, o seguinte:

3.15.2 Prática Recomendada. Para facilitar e acelerar o tráfego marítimo internacional, os poderes públicos devem adotar, ou quando o assunto fugir à sua jurisdição recomendar às autoridades responsáveis em seus países que adotem, sinais e símbolos internacionais padronizados, elaborados ou aceitos pela Organização com cooperação com outras organizações internacionais adequadas, para utilização nos terminais marítimos e a bordo dos navios, que sejam, na medida do possível, comuns a todas as modalidades de transporte.

Introduzir na SEÇÃO 3 – CHEGADA E SAÍDA DE PESSOAS, depois da Prática Recomendada 3.16.16, uma nova Sub-Seção:

D. MEDIDAS ESPECIAIS PARA A FACILITAÇÃO DE PASSAGEIROS EM TRÂNSITO

3.17.1 Norma. Um passageiro em trânsito que permanecer a bordo do navio em que chegou e em que vai partir não deverá normalmente ser submetido pelos poderes públicos ao controle de rotina.

3.17.2 Prática Recomendada. Deverá ser permitido a um passageiro em trânsito que fique em poder do seu passaporte ou de outro documento de identidade.

3.17.3 Prática Recomendada. Não deverá ser exigido de um passageiro em trânsito que preencha um Cartão de Desembarque/Embarque.

3.17.4 Prática Recomendada. Normalmente deverá ser dada autorização para ir temporariamente para terra durante a estadia do navio no porto a um passageiro em trânsito, que vá continuar a sua viagem saindo do mesmo porto no mesmo navio, se ele assim desejar.

3.17.5 Prática Recomendada. Não deve ser exigido de um passageiro em trânsito, que vá continuar a sua viagem saindo do mesmo porto no mesmo navio, que tenha um visto, exceto em situações especiais estabelecidas pelos poderes públicos competentes.

3.17.6 Prática Recomendada. Normalmente não deve ser exigido de um passageiro em trânsito, que vá continuar a sua viagem saindo do mesmo porto no mesmo navio, que apresente uma Declaração por escrito à Alfândega.

3.17.17 Prática Recomendada. Um passageiro em trânsito, que deixe o navio num porto e embarque no mesmo navio num outro porto do mesmo país, deve gozar das mesmas facilidades que um passageiro que chegue e parta no mesmo navio, no mesmo porto.

Introduzir na SEÇÃO 3 – CHEGADA E SAÍDA DE PESSOAS, depois da Prática Recomendada 3.17.7, uma nova Sub-Seção:

E. MEDIDAS DE FACILITAÇÃO PARA NAVIOS EMPREGADOS EM SERVIÇOS CIENTÍFICOS

3.18 Prática Recomendada. Um navio empregado em serviços científicos leva a bordo pessoas que estão necessariamente sendo empregadas no navio com a finalidade científica específica daquela viagem. Se identificadas, devem ser concedidas a estas pessoas facilidades pelo menos tão favoráveis quanto as concedidas aos membros da tripulação daquele navio.

Introduzir na SEÇÃO 3 – CHEGADA E SAÍDA DE PESSOAS, depois da Prática Recomendada 3.18, uma nova Sub-Seção:

F. OUTRAS MEDIDAS DE FACILITAÇÃO PARA ESTRANGEIROS PERTENCENTES ÀS TRIPULAÇÕES DE NAVIOS EMPREGADOS EM VIAGENS INTERNACIONAIS – AUTORIZAÇÃO PARA IR PARA TERRA

3.19 Norma. Os membros estrangeiros da tripulação deverão ser autorizados pelos poderes públicos a ir para terra enquanto o navio em que tiverem chegado estiver no porto, desde que tenham sido cumpridas as formalidades na chegada do navio e que os poderes públicos não tenham motivos para recusar a permissão para irem para terra por razões relativas à saúde pública, à segurança pública ou à ordem pública.

3.19.1 Norma. Não deverá ser exigido que os membros da tripulação levem consigo um visto com a finalidade de ir para terra em licença.

3.19.2 Prática Recomendada. Normalmente os membros da tripulação não devem ser submetidos a inspeções pessoais antes de ir para terra em licença, ou ao voltar de terra.

3.19.3 Norma. Não deverá ser exigido que os membros da tripulação recebam uma autorização especial, por exemplo, um passe para ir para terra, com a finalidade de ir para terra em licença.

3.19.4 Prática Recomendada. Se for exigido que os membros da tripulação levem consigo documentos de identidade quando estiverem em terra de licença, estes documentos devem restringir-se aos mencionados na Norma 3.10.

Introduzir na SEÇÃO 5 – DISPOSIÇÕES DIVERSAS, uma nova Sub-Seção:

E. TRABALHO DE ALÍVIO A DESASTRES NATURAIS

5.11 Norma. Os poderes públicos deverão facilitar a chegada e a partida de navios empregados no trabalho de alívio a desastres naturais.

5.12 Norma. Os poderes públicos deverão, na medida do possível, facilitar a entrada e a liberação de pessoas e da carga que chegarem nos navios a que se refere a Norma 5.11.

Elevar as Seguintes Práticas Recomendadas a Normas:

2.3.2

2.7.6

2.11.1
3.12
3.15.1
4.1
4.4.1
4.9
5.4.1

Introduzir na Prática Recomendada 4.1, “Normas Internacionais de Saúde”, em lugar de “Normas Sanitárias Internacionais”.

Introduzir na Prática Recomendada 4.2, “Artigo 98 das Normas Internacionais de Saúde”, em lugar de “Normas Sanitárias Internacionais”

**EMENDAS AO ANEXO DA CONVENÇÃO
SOBRE FACILITAÇÃO DO TRÁFEGO MARÍTIMO
INTERNACIONAL, 1965, PROPOSTAS EM 5 DE
MARÇO DE 1986 PARA ACEITAÇÃO PELOS
GOVERNOS CONTRATANTES, DE ACORDO
COM O ARTIGO VII (2) DA CONVENÇÃO**

SEÇÃO 1A – Definições

São acrescentadas as seguintes definições:

Documento. Portador de dados contendo lançamentos de dados.

Portador de Dados. Meio destinado a transmitir registros de lançamentos de dados.

SEÇÃO 1B – Disposições Gerais

É acrescentada uma nova Prática Recomendada 1.1.1 após a atual Norma 1.1, com a seguinte redação:

1.1.1 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem levar em consideração as implicações relativas à facilitação que possam resultar da introdução do processamento automático de dados e das técnicas de transmissão, e analisar esta questão com o concurso dos armadores e de todas as outras partes interessadas.

As atuais exigências de informações e os atuais procedimentos de controle devem ser simplificados, e deverá ser dada atenção à conveniência de obter a compatibilidade com outros sistemas de informações pertinentes.

SEÇÃO 2B –

Teor e Propósito dos Documentos

A Norma 2.2.3 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.2.3 Norma. Os poderes públicos deverão aceitar uma Declaração Geral, datada e assinada pelo comandante do navio, pelo agente do navio ou por alguma outra pessoa devidamente autorizada pelo comandante, ou autenticada de um modo que seja aceitável para o poder público envolvido.

A Norma 2.3.3 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.3.3 Norma. Os poderes públicos deverão aceitar uma Declaração Geral, datada e assinada pelo comandante do navio, pelo agente do navio ou por alguma outra pessoa devidamente autorizada pelo comandante, ou autenticada de um modo que seja aceitável para o poder público envolvido.

A Prática Recomendada 2.3.4 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.3.4 Prática Recomendada. Os poderes públicos poderão aceitar, em lugar de um Manifesto de Carga, uma cópia do manifesto do navio, desde que contenha todas as informações exigidas de acordo com a Prática Recomendada 2.3.1 e com a Norma 2.3.2, e que esteja datada e assinada, ou autenticada de acordo com a Norma 2.3.3.

Como uma alternativa, os poderes públicos poderão aceitar uma cópia do conhecimento de embarque assinada ou autenticada de acordo com a Norma 2.3.3, ou certificada como sendo uma cópia autêntica, se a natureza e a quantidade da carga tornarem isto possível, e desde que qualquer informação exigida de acordo com a Prática Recomendada 2.3.1 e com a Norma 2.3.2 que não conste daqueles documentos seja também fornecida em outro lugar e devidamente certificada.

A Norma 2.4.1 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.4.1 Norma. Os poderes públicos deverão aceitar uma Declaração das Provisões do Navio, datada e assinada pelo comandante ou por algum outro oficial do navio devidamente autorizado pelo comandante e que tenha conhecimento pessoal dos fatos relacionados com as provisões do navio, ou autenticada de uma maneira que seja aceitável para o poder público envolvido.

A primeira frase da Norma 2.5.1 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.5.1 Norma. Os poderes públicos deverão aceitar uma Lista de Pertences da Tripulação, datada e assinada pelo comandante ou por algum outro oficial devidamente autorizado pelo comandante, ou autenticada de uma maneira que seja aceitável para o poder público envolvido.

A Norma 2.6.2 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.6.2 Norma. Os poderes públicos deverão aceitar uma Lista de Tripulantes, datada e assinada pelo comandante ou por algum outro oficial devidamente autorizado pelo comandante, ou autenticada de uma maneira que seja aceitável para o poder público envolvido.

É acrescentada a Norma 2.6.3, passando a ter a seguinte redação:

2.6.3 Norma. Os poderes públicos não deverão exigir normalmente que seja apresentada uma Lista de Tripulantes sempre que um navio, cumprindo uma programação, escalar novamente no mesmo porto dentro de pelo menos 14 dias e quando não tiver havido qualquer mudança na tripulação, devendo neste caso ser apresentada uma declaração de “Sem Alterações”, de uma maneira que seja aceitável para o poder público envolvido.

É acrescentada a Prática Recomendada 2.6.4, passando a ter a seguinte redação:

2.6.4 Prática Recomendada. Nas situações mencionadas na Norma 2.6.3, mas quando tiver havido pequenas alterações na tripulação, os poderes públicos não devem exigir normalmente que seja apresentada uma nova Lista de Tripulantes completa, mas devem aceitar a Lista de Tripulantes existente, com as alterações indicadas.

A Prática Recomendada 2.7.4 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.7.4 Prática Recomendada. Deve ser aceita uma lista elaborada pelas empresas de navegação para o seu próprio uso, em lugar da Lista de Passageiros, desde que contenha pelo menos as informações exigidas de acordo com a Prática Recomendada 2.7.3 e que esteja datada e assinada, ou autenticada, de acordo com a Norma 2.7.5.

A Norma 2.7.5 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.7.5 Norma. Os poderes públicos deverão aceitar uma Lista de Passageiros datada e assinada pelo comandante do navio, pelo agente do navio ou por alguma pessoa devidamente autorizada pelo comandante, ou autenticada de uma maneira que seja aceitável para o poder público envolvido.

SEÇÃO 2E – Medidas para Facilitar a Liberação da Carga, dos Passageiros, da Tripulação e da Bagagem

Após a atual Prática Recomendada 2.12.1, é acrescentada a nova Prática Recomendada 2.12.2, com a seguinte redação:

2.12.2 Prática Recomendada. Os Governos Contratantes devem facilitar a admissão temporária de equipamentos especializados no manuseio de carga que chegar ao navio e que for utilizada em terra, nos portos de escala, para carregamento, descarregamento e manuseio de carga.

A atual Prática Recomendada 2.12.2 é renumerada como 2.12.3.

A atual Norma 2.12.3 é renumerada como 2.12.4.

A atual Prática Recomendada 2.12.4 é renumerada como 2.12.5 e a referência nela contida é alterada, de “Norma 2.12.3” para “Norma 2.12.4”.

A atual Prática Recomendada 2.12.5 é renumerada como 2.12.6 e a referência nela contida é alterada, de “Norma 2.12.3” para “Norma 2.12.4”.

SEÇÃO 2G – Perfeição dos Documentos

A Norma 2.15 é alterada, passando a ter seguinte redação:

2.15 Norma. Os poderes públicos deverão aceitar as informações transmitidas através de qualquer meio legível e compreensível, inclusive documentos manuscritos à tinta ou a lápis indelével, ou produzido por técnicas de processamento automático de dados.

É acrescentada a nova Norma 2.15.1, com a seguinte redação:

2.15.1 Norma. Os poderes públicos deverão aceitar uma assinatura, quando for exigida, manuscrita, em fac-símile, perfurada, carimbada, em símbolos ou feita através de qualquer outro meio mecânico ou eletrônico, se esta aceitação não for incompatível com a legislação nacional. A autenticação das informações apresentadas num meio que não seja o papel

deverá ser feita de uma maneira que seja aceitável para o poder público envolvido.

SEÇÃO 5B – Erros na Documentação e Penalidades por Isto

A Norma 5.3 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

5.3 Norma. Se forem encontrados erros nos documentos previstos neste Anexo, que tenham sido assinados por uma armador ou comandante, ou em seu nome, ou autenticados de outra maneira, nenhuma penalidade deverá ser imposta até que tenha sido dada uma oportunidade para convencer os poderes públicos de que os erros foram cometidos inadvertidamente, que não são graves, que não foram devidos a negligência reincidente, nem feitos com a intenção de violar leis ou normas.

Nas Normas 2.3.2, 2.7.6, 2.11.1, 3.12, 3.15.1, 4.1, 4.4, 4.4.1, 4.9 e 5.4.1, a palavra “deve” é substituída pela palavra “deverá”.

RESOLUÇÃO FAL.1(17)

Adotada em 17 de setembro de 1987

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO SOBRE A FACILITAÇÃO DO

TRÁFEGO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, COMO EMENDADA

O COMITÊ DE FACILITAÇÃO,

Relembrando o Artigo VII(2)(a) da Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1965, como emendada, daqui por diante referida como “a Convenção”, relativo aos procedimentos para emendar o Anexo da Convenção,

RELEMBRANDO AINDA as atribuições que a Convenção confere ao Comitê de Facilitação para o exame e a adoção de emendas à Convenção,

TENDO ANALISADO, em sua décima sétima sessão, emendas ao Anexo da Convenção, propostas e divulgadas de acordo com o Artigo VII(2)(a) daquela Convenção,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VII(2)(a) da Convenção, emendas às Normas 5.11 e 5.12 e às Práticas Recomendadas 2.3.4, 2.6.1 e 5.4 do Anexo da Convenção, cujos textos são apresentados no Anexo da presente Resolução;

2. OBSERVA que, de acordo com o Artigo VII(2)(b) da Convenção, as emendas acima mencionadas entrarão em vigor em 1º de Janeiro de 1989, a menos que, antes de 10 de outubro de 1988, pelo menos um terço

dos Governos Contratantes da Convenção tenha informado por escrito ao Secretário-Geral que não aceita as mencionadas emendas;

3. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VII(2)(a) da Convenção, que transmita as emendas contidas no Anexo a todos os Governos Contratantes da Convenção para a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1965, como emendada;

4. SOLICITA Ainda ao Secretário-Geral que informe prontamente a todos os Governos Signatários a adoção e a entrada em vigor das emendas.

ANEXO

EMENDAS DE 1987 AO ANEXO DA CONVENÇÃO SOBRE A FACILITAÇÃO DO TRÁFEGO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, COMO EMENDADA

A Prática Recomendada 3.3.4 é elevada a Norma e emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.3.4 Norma. Os poderes públicos deverão aceitar, em lugar da Declaração de Carga, um exemplar do manifesto do navio, desde que ele contenha pelo menos as informações exigidas de acordo com a Prática Recomendada 2.3.1 e a Norma 2.3.2 e esteja assinado, ou autenticado e datado de acordo com a Norma 2.3.3.

É acrescentada uma Nova Prática Recomendada 2.3.4.1, com a seguinte redação:

2.3.4.1 Prática Recomendada. Como alternativa à Norma 2.3.4, os poderes públicos podem aceitar uma cópia do documento de transporte assinada ou autenticada de acordo com a Norma 2.3.3, ou autenticada como cópia autêntica, se a natureza e a quantidade da carga tornarem isto possível, e desde que qualquer informação exigida pela Prática Recomendada 2.3.1 e pela Norma 2.3.2 que não conste daqueles documentos seja também fornecida em outro lugar, e seja devidamente certificada.

A Prática Recomendada 2.6.1 é elevada a Norma e emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.6.1 Norma. Na Lista da Tripulação, os poderes públicos deverão exigir apenas as seguintes informações:

- nome e nacionalidade do navio
- sobrenome
- nome
- nacionalidade

- posto ou graduação
- data e local de nascimento
- natureza e número do documento de identidade
- porto e data da chegada
- procedência.

A Prática Recomendada 5.4 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

5.4 Prática Recomendada. Os serviços habituais dos poderes públicos num porto devem ser prestados gratuitamente durante o horário normal de trabalho. Os poderes públicos devem estabelecer as horas normais de trabalho para os seus serviços nos portos de modo que sejam compatíveis com os períodos em que a carga de trabalho seja considerável.

A Seção 5F é emendada, passando a ter a seguinte redação:

“F.” ASSISTÊNCIA DE EMERGÊNCIA

5.11 Norma. Os Poderes Públicos deverão facilitar a chegada e a partida dos navios engajados no trabalho de socorro a desastres, no combate ou na prevenção da poluição marinha ou em outras operações de emergência necessárias para assegurar a segurança marítima, a segurança da população ou a proteção do meio ambiente marinho.

5.12 Norma. Os poderes públicos deverão, na medida do possível, facilitar a entrada e liberação das pessoas, cargas, materiais e equipamentos necessários para lidar com as situações mencionadas na Norma 5.11.

RESOLUÇÃO FAL.2(19)

Adotada em 3 de Maio de 1990

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO SOBRE A FACILITAÇÃO DO TRÁFEGO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, COMO EMENDADA

O Comitê de Facilitação,

Relembrando o Artigo VII(2)(a) da Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1965, como emendada, daqui por diante referida como “a Convenção”, relativo aos procedimentos para emendar o Anexo da Convenção,

Relembrando ainda as atribuições que a Convenção confere ao Comitê de Facilitação para o exame e a adoção de emendas à Convenção,

Tendo Analisado, em sua décima nona sessão, emendas ao Anexo da Convenção, propostas e divulgadas de acordo com o Artigo VH(2)(a) daquela Con-

venção, 1. ADOTA, de acordo com o Artigo VII(2)(a) da Convenção, emendas à Seção 1 B, Disposições Gerais, às Normas 3.16.7 e 3.17.1 e às Práticas Recomendadas 2.12, 2.12.1, 3.9.1, 3.11 e 3.11.1 e às novas Práticas Recomendadas 1.3, 2.7.6.1, 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4, 3.11.5, 5.13 e 5.14 do Anexo da Convenção, cujos textos são apresentados no Anexo da presente resolução;

2. Estabelece, de acordo com o Artigo VII(2)(b) da Convenção, que as emendas entrarão em vigor em 1º de Setembro de 1991, a menos que, antes de 1º de Junho de 1991, pelo menos um terço dos Governos Contratantes tenha informado por escrito ao Secretário-Geral que não aceita as mencionadas emendas;

3. Solicita ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VII(2)(a) da Convenção, que transmita as emendas contidas no Anexo a todos os Governos Contratantes;

4. Solicita ainda ao Secretário-Geral que informe a todos os Governos Signatários a adoção e a entrada em vigor das emendas.

ANEXO

Emendar a seção 1 B. Disposições Gerais, que passa a ter a seguinte redação:

“B.” Disposições gerais

Juntamente com o parágrafo 2 do artigo V da Convenção, as disposições deste Anexo não deverão impedir os poderes públicos de tomar as medidas adequadas, inclusive o pedido de outras informações que possam ser necessárias nos casos de suspeita de fraude, nem de lidar com problemas específicos que constituam um risco grave à ordem pública (**ordre public**), à segurança pública ou à saúde pública, tais como atos ilegais contra a segurança ou ao tráfego marítimo e o tráfico ilegal de drogas contendo narcóticos, ou de impedir a introdução ou a propagação de doenças ou pestes que afetem os animais ou as plantas.

É acrescentada uma nova Prática Recomendada 1.3, com a seguinte redação:

1.3 Prática Recomendada. As medidas e os procedimentos impostos pelos Governos Contratantes com o propósito de obter segurança ou o controle de narcóticos devem ser eficientes e, quando possível, utilizar técnicas avançadas, inclusive o Processamento Automático de Dados (PAD). Estas medidas devem ser cumpridas de modo a causar a

mínima interferência ou atrasos desnecessários aos navios, às pessoas ou aos bens que estiverem a bordo.

É acrescentada uma nova Prática Recomendada 2.7.6.1, com a seguinte redação:

2.7.6.1 Prática Recomendada. Quando um clandestino possuir documentos inadequados, os poderes públicos devem, sempre que for possível e na medida do que for compatível com a legislação nacional e com as exigências relativas à segurança, fornecer uma carta explicativa contendo uma fotografia do clandestino e qualquer outra informação importante. A carta, autorizando o retomo do clandestino ao porto de origem através de qualquer meio de transporte e estabelecendo quaisquer outras condições impostas pelas autoridades, deverá ser entregue ao armador ou ao operador responsável pela retirada do clandestino. Esta carta deverá conter as informações exigidas pelas autoridades nos pontos de escala e no ponto de embarque original.

Observação: Esta recomendação não se destina a impedir que os poderes públicos investiguem mais um clandestino para a possível abertura de um processo e/ou para a sua deportação. Além disto, nada do contido nesta recomendação deve ser interpretado como contrariando o disposto na Convenção das Nações Unidas, de 28 de Julho de 1951, Relativa à Situação dos Refugiados, que trata da proibição da expulsão ou da devolução de um refugiado.

A Prática Recomendada 2.12 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.12 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem, com o concurso dos armadores e das administrações portuárias, tomar as medidas adequadas no sentido de que o período de permanência no porto possa ser mantido no mínimo necessário, tomar as medidas adequadas para que o fluxo do tráfego no porto seja satisfatório e examinar freqüentemente todos os procedimentos relacionados com a chegada e a partida de navios, tomando inclusive medidas para o embarque, desembarque, carregamento, descarregamento, manutenção e serviços semelhantes, bem como as medidas de segurança associadas a estas operações. Devem tomar também medidas através das quais os navios de carga e a sua carga possam

entrar e ser liberados, na medida do possível, dentro da zona de carga e descarga.

A Prática Recomendada 2.12.1 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.12.1 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem, com o concurso dos armadores e das administrações portuárias, tomar as medidas adequadas com relação ao fluxo do tráfego no porto, de modo que os procedimentos de manuseio e liberação da carga sejam fáceis e simples. Estas medidas devem abranger todas as fases, desde o momento da chegada do navio ao cais para o descarregamento, o despacho alfandegário e, se for necessário, a armazenagem e a reexpedição. Deve haver um acesso cômodo e direto entre os armazéns de carga e a zona da alfândega, que deve estar localizada próximo ao cais, e deve haver, sempre que possível, equipamentos mecânicos para o transporte da carga.

A Prática Recomendada 3.9.1 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

3.9.1 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem, sempre que possível, dispensar as inspeções da bagagem acompanhada dos passageiros que estiverem saindo, levando na devida consideração a possível necessidade de impor medidas apropriadas de segurança.

A Prática Recomendada 3.11 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

3.11 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem, com a cooperação dos armadores e das administrações portuárias, providenciar para que sejam tomadas medidas apropriadas no sentido de assegurar um fluxo de tráfego satisfatório no porto, de modo que os passageiros, a tripulação e a bagagem possam ser rapidamente liberados, fornecendo pessoal adequado e assegurando que haja instalações adequadas, tendo uma atenção especial ao embarque e ao desembarque da bagagem e aos meios de transporte (inclusive a utilização de sistemas mecanizados) e aos pontos em que os passageiros corram o maior risco de demoras. Devem ser tomadas medidas, quando necessário, para que o trajeto entre o navio e o ponto em que seja feito o controle dos passageiros e da tripulação seja coberto. Estas medidas e estas instalações devem ser flexíveis e capazes de serem

ampliadas para atender a medidas de segurança mais rigorosas em situações em que as ameaças sejam maiores.

A Prática Recomendada 3.11.1 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

3.11.1 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem:

(a) com a cooperação dos armadores e das administrações portuárias, adotar medidas adequadas, tais como:

(i) um método individual e contínuo de despacho dos passageiros e da bagagem;

(ii) um sistema que permita que os passageiros identifiquem e retirem facilmente a sua bagagem já verificada, logo que seja colocada num local em que possa ser solicitada;

(iii) assegurar que haja instalações e serviços para atender às necessidades dos passageiros idosos e deficientes;

(b) assegurar que as administrações portuárias tomem todas as medidas necessárias no sentido de que:

(i) haja um acesso fácil e rápido para os passageiros e para suas bagagens aos meios de transporte locais, e deles proveniente;

(ii) se for necessário que a tripulação se apresente às instalações portuárias para fins governamentais, estas instalações devem ser facilmente acessíveis e estar o mais próximo possível umas das outras.

São acrescentadas as novas Práticas Recomendadas 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4 e 3.11.5, com a seguinte redação:

3.11.2 Prática Recomendada. Devem ser tomadas medidas no sentido de assegurar que todas as informações necessárias com relação ao transporte e à segurança sejam prontamente fornecidas aos passageiros com deficiência auditiva ou visual.

3.11.2 Prática Recomendada. Deve haver pontos reservados no prédio do terminal, o mais próximo possível das entradas principais, para os passageiros idosos ou deficientes que estiverem chegando ou saindo do terminal. Estes pontos devem estar claramente marcados com símbolos adequados. As vias de acesso devem estar livres de obstáculos.

3.11.4 Prática Recomendada. Quando o acesso aos serviços públicos for limitado, devem ser envidados todos os esforços no sentido de fornecer serviços de transportes públicos

acessíveis e com preços razoáveis, adaptando os serviços atuais e planejados, ou tomando medidas especiais para os passageiros que tiverem dificuldade de locomoção.

3.11.5 Prática Recomendada. Devem ser providenciadas instalações adequadas nos terminais e nos navios, como for apropriado, para permitir o embarque e o desembarque com segurança de passageiros idosos e deficientes.

A Norma 3.16.7 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

3.16.7 Norma. De um modo geral, exceto por razões de segurança e com a finalidade de verificar a sua identidade e a sua autorização para entrar no país, os passageiros não deverão ser submetidos a uma inspeção pessoal realizada pelas autoridades públicas responsáveis pelo controle da imigração.

A Norma 3.17.1 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

3.17.1 Norma. Um passageiro em trânsito, que fique a bordo do navio no qual chegou e vai partir, não deverá normalmente ser submetido ao controle de rotina pelas autoridades públicas, exceto por razões de segurança.

É acrescentada uma nova seção 5G, com a seguinte redação:

G. COMISSÕES NACIONAIS DE FACILITAÇÃO

5.13 Prática Recomendada. Todos os Governos Contratantes devem, quando considerarem esta medida necessária e adequada, criar um programa nacional de facilitação do transporte marítimo, baseado nas prescrições relativas à facilitação contidas neste Anexo, e assegurar que o propósito do seu programa de facilitação seja adotar todas as medidas possíveis para facilitar a movimentação dos navios, da carga, das tripulações, dos passageiros, da correspondência e das provisões, eliminando obstáculos e demoras desnecessárias.

5.14 Prática Recomendada. Todos os Governos Contratantes devem criar uma comissão nacional de facilitação do transporte marítimo, ou um órgão coordenador nacional semelhante, para incentivar a adoção e o cumprimento de medidas de facilitação entre departamentos, órgãos governamentais e outras organizações envolvidas nos diversos aspectos do tráfego marítimo internacional, ou responsáveis por

ele, bem como com as administrações portuárias, armadores e operadores.

Observação: Ao criar uma comissão nacional de facilitação do transporte marítimo, ou um órgão coordenador nacional semelhante, solicitamos aos Governos Contratantes que levem em consideração as Diretrizes apresentadas na FAL.5/Circ.2.

RESOLUÇÃO FAL.3(21)
Adotada em 1º de maio de 1992

**ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO SOBRE
A FACILITAÇÃO DO TRAFEGO MARÍTIMO
INTERNACIONAL, 1965, COMO EMENDADA**

O Comitê de Facilitação,

Relembrando o Artigo VII(2)(a) da Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1965, como emendada, daqui por diante referida como “a Convenção”, relativo aos procedimentos para emendar o Anexo da Convenção,

RELEMBRANDO ainda as atribuições que a Convenção confere ao Comitê de Facilitação para o exame e a adoção de emendas à Convenção,

TENDO ANALISADO, em sua vigésima primeira sessão, emendas ao Anexo da Convenção, propostas e divulgadas de acordo com o Artigo VII(2)(a) daquela Convenção,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VII(2)(a) da Convenção, as emendas à Convenção cujos textos são apresentados no Anexo da presente resolução;

2. ESTABELECE, de acordo com o Artigo VII(2)(b) da Convenção, que as emendas entrarão em vigor em 1º de Setembro de 1993, a menos que, antes de 1º de junho de 1993, pelo menos um terço dos Governos Contratantes tenha informado por escrito ao Secretário-Geral que não aceita as mencionadas emendas;

3. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VII(2)(a) da Convenção, que transmita as emendas contidas no Anexo a todos os Governos Contratantes;

4. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que informe a todos os Governos Signatários a adoção e a entrada em vigor das emendas.

ANEXO

Na seção 1, Definições e Disposições Gerais, acrescentar abaixo de

A. Definições:

Medidas de Segurança. Medidas acordadas internacionalmente, destinadas a melhorar a segurança a bordo dos navios e nas áreas portuárias, para im-

pedir atos ilícitos contra passageiros e tripulações a bordo dos navios.

É feita referência à Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima, 1988 e à Circ. 443, de 26 de Setembro de 1985, do MSC, sobre “Medidas para impedir atos ilícitos contra passageiros e tripulações a bordo dos navios”.

Documento de Transporte. Documento comprovando a existência de um contrato de transporte entre um armador e um consignatário, tal como uma guia de embarque, conhecimento de embarque ou conhecimento de transporte multimodal.

Na Seção 2, Entrada, Permanência no Porto e Saída dos Navios:

A Prática Recomendada 2.3.1 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.3.1 Prática Recomendada. Na Declaração de Carga, os poderes públicos devem exigir apenas as seguintes informações:

(a) na chegada

– nome e nacionalidade do navio

– nome do comandante

– porto de origem

– porto em que foi feita a declaração

– marcas e números; quantidade e tipos

de embalagens; quantidade e descrição das mercadorias

– número do conhecimento da carga a

ser descarregada no porto em questão

– portos nos quais será descarregada a

mercadoria que permanecer a bordo

– portos originais de embarque das mer-

cadorias embarcadas com conhecimento de transporte multimodal ou com conhecimentos de embarque

(b) na saída

– nome e nacionalidade do navio

– nome do comandante

– porto de destino

– com relação às mercadorias embarca-

das no porto em questão, marcas e números;

quantidade e tipos de embalagens; quantidade e descrição das mercadorias

– número do conhecimento para a carga

a ser embarcada no porto em questão.”

A Observação feita à Prática Recomendada 2.7.6.1 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

Observação: Esta recomendação não destina-se a impedir que os poderes públicos investiguem mais um clandestino para a possível abertura

de um processo e/ou para a sua deportação. Além disto, nada do contido nesta recomendação deve ser interpretado como contrariando o disposto na Convenção das Nações Unidas, de 28 de Julho de 1951, Relativa à Situação dos Refugiados, nem o Protocolo, de 31 de Janeiro de 1967, Relativo à Situação dos Refugiados, que tratam da proibição da expulsão ou da devolução de um refugiado.

A Prática Recomendada 2.12.6 é elevada a Norma 2.12.6 e emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.12.6 Norma. Os poderes públicos deverão permitir que os **containers** e **pallets** que entrem no território de um Estado com base no disposto na Norma 4.8 saiam dos limites do porto de chegada para o desembarço da carga importada e/ou para o carregamento da carga exportada, sendo submetidos a procedimentos de controle simplificados e com um mínimo de documentação.

As Normas 2.12.7 e 2.12.8 são emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.12.7 Norma. Os Governos Contratantes deverão permitir a importação temporária de peças componentes de **containers**, sem o pagamento das taxas alfandegárias e de outras taxas e encargos, quando estas peças forem necessárias para o reparo de **containers** já admitidos com base na Norma.

2.12.8 Norma. Os poderes públicos deverão, sujeito à obediência a quaisquer proibições ou restrições nacionais e a quaisquer medidas exigidas com relação à segurança portuária ou ao controle de narcóticos, dar prioridade ao desembarço de animais vivos, mercadorias perecíveis e outros despachos de natureza urgente.

Na Seção 3 Chegada e Saída de Pessoas:

As Práticas Recomendadas 3.2 e 3.3 são elevadas a Normas 3.2 e 3.3 e emendadas, passando a ter a seguinte redação:

3.2 Norma. Os poderes públicos deverão tomar providências no sentido de que os passaportes, ou documentos de identidade oficiais que sejam aceitos em seu lugar, dos passageiros dos navios só precisem ser inspecionados uma vez pelas autoridades de imigração, no momento da chegada e uma vez

no momento da partida. Além disto, pode ser exigido que estes passaportes ou documentos de identidade oficiais sejam apresentados para fins de verificação ou identificação, juntamente com outras formalidades alfandegárias, no momento da entrada e da saída.

3.3 Norma. Depois da apresentação de cada passaporte, ou documento de identidade oficial que seja aceito em seu lugar, os poderes públicos deverão restituir imediatamente estes documentos após examiná-los, e não retê-los com a finalidade de obter um controle adicional, a menos que exista algum obstáculo com relação à admissão de um passageiro ao território.

A Norma 3.7 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

3.7 Norma. Nos casos em que seja exigido que as pessoas que se encontram a bordo de um navio apresentem provas de estarem protegidas contra a febre amarela, os poderes públicos deverão aceitar o Certificado Internacional de Vacinação ou de Revacinação, nas formas previstas pelas Regras Internacionais de Saúde.

É acrescentada a nova Prática Recomendada 3.11.6, com a seguinte redação:

3.11.6 Prática Recomendada. Os poderes públicos deverão considerar, como meio de assegurar a rápida liberação, a introdução do sistema de canal duplo* para a liberação dos passageiros, da sua bagagem e dos seus veículos rodoviários particulares.

A Norma 3.14 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

3.14 Norma. Os poderes públicos deverão, sem causar demoras desnecessárias, aceitar pessoas a bordo de um navio para que sejam submetidas ao controle com vistas à sua admissão no território do Estado.

Na Seção 4, Saúde Pública, e Quarentena, incluindo Medidas Sanitárias para Animais e Plantas:

A Prática Recomendada 4.2 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

*É feita referência à Prática Recomendada 11 a ao Apêndice II do Anexo F3 da Convenção de Kioto.

4.2 Prática Recomendada. Os Governos Contratantes que tiverem determinados interesses comuns em virtude das suas condições sanitárias, geográficas, sociais ou econômicas, devem concluir acordos especiais nos termos do Artigo 85 do Regulamento Sanitário Internacional, sempre que estes acordos facilitarem o cumprimento daquele Regulamento.

Na Seção 5, Disposições Diversas:

A Norma 5.9 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

5.9 Norma. Os poderes públicos não deverão exigir que um armador forneça informações especiais para uso daqueles poderes num documento de transporte, ou numa cópia daquele documento, a menos que o armador seja o importador ou o exportador, ou que esteja trabalhando para ele.

Na Seção 5, Disposições Diversas, é acrescentado:

H. PROCESSAMENTO DE DADOS ELETRÔNICOS/INTERCÂMBIO DE DADOS ELETRÔNICOS (EDP/EDI)

5.15 Prática Recomendada. Ao introduzir o processamento de dados eletrônicos e o intercâmbio de dados eletrônicos para facilitar a liberação dos navios, os Governos Contratantes devem incentivar os poderes públicos e as partes privadas envolvidas a trocar dados eletronicamente, de acordo com as normas internacionais.

5.16 Norma. Os poderes públicos deverão aceitar qualquer dos documentos exigidos para a liberação dos navios quando forem apresentados através de processamento de dados eletrônicos ou técnicas de intercâmbio que atendam as normas internacionais, desde que contenham as informações exigidas.

5.17 Norma. Os Poderes Públicos, ao introduzir o processamento de dados eletrônicos ou as técnicas de intercâmbio para a liberação dos navios, deverão restringir as informações que exigirem às previstas nas disposições deste anexo.

5.18 Prática Recomendada. Ao planejar, introduzir ou modificar o processamento de dados eletrônicos ou as técnicas de intercâmbio para a liberação dos navios, os poderes públicos devem procurar:

(a) dar às partes interessadas, desde o início, a oportunidade de consultarem umas às outras;

(b) avaliar os procedimentos existentes e eliminar os que forem desnecessários;

(c) estabelecer quais destes procedimentos devem ser informatizados;

(d) utilizar o mais possível as Recomendações das Nações Unidas (ONU) e as Normas 180 pertinentes;

(e) adaptar estas técnicas para aplicações multimodais; e

(f) tomar as medidas adequadas para reduzir ao mínimo, para os operadores e para outras partes privadas, os custos de implementação destas técnicas.

5.19 Norma. Os poderes públicos, ao introduzir o processamento de dados eletrônicos ou as técnicas de intercâmbio para a liberação dos navios, deverão incentivar, mas não exigir, a sua utilização pelos operadores marítimos e por outras partes interessadas.

I. PACOTES CONTENDO PRESENTES PESSOAIS E AMOSTRAS GRATIS

5.20 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem estabelecer procedimentos simplificados para a rápida liberação de pacotes contendo presentes pessoais e amostras grátis que não ultrapassem um determinado valor ou uma determinada qualidade, que deve ser estabelecido no nível mais alto possível.

J. FORMALIDADES E TAXAS CONSULARES

5.21 Norma. Os Governos Contratantes não deverão exigir formalidades consulares, encargos ou taxas relacionados com os documentos para a liberação dos navios.

K. ENVIO DE INFORMAÇÕES ANTES DA IMPORTAÇÃO

5.22 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem elaborar procedimentos para permitir o envio de informações antecipadas, antes da chegada da carga, para facilitar o desembaraço alfandegário.

L. LIBERAÇÃO DE EQUIPAMENTOS ESPECIALIZADOS

5.23 Norma. Os poderes públicos deverão liberar rapidamente os equipamentos especializados necessários para tomar medidas de segurança.

M. DOCUMENTOS FALSIFICADOS

5.24 Norma. Todos os Governos Contratantes deverão assegurar que os poderes públicos apreendam os documentos de viagem fraudulentos, falsificados ou adulterados, de pessoas cuja admissão não seja autorizada. Estes documentos deverão ser retirados de circulação e restituídos às autoridades competentes, quando possível.

Em lugar dos documentos apreendidos, o Estado que os apreendeu deverá fornecer uma carta explicativa, anexando uma fotocópia dos documentos de viagem falsificados, se existir, bem como qualquer informação importante. A carta explicativa e os seus anexos deverão ser entregues ao operador que estiver providenciando a retirada da pessoa cuja admissão não foi autorizada. Ela servirá para dar informações às autoridades dos locais de trânsito e/ou do ponto de embarque original.

Observação: A Norma acima não deverá ser interpretada como anulando o direito dos poderes públicos dos Governos Contratantes verificarem se a posse propriamente dita do documento fraudulento, dependendo de cada caso, constitui ou não motivo para a recusa da admissão e a imediata retirada do território do Estado envolvido. Nada do disposto nesta Norma deve ser interpretado como contrariando o disposto na Convenção da ONU, de 28 de Julho de 1951, Relativa à Situação dos Refugiados e o Protocolo da ONU, de 31 de Janeiro de 1967, Relativo à Situação dos Refugiados, que tratam da proibição de expulsar ou restituir um refugiado.

EMENDAS VISANDO A RESTRUTURAÇÃO DO ANEXO DA CONVENÇÃO FAL

Reestruturação das seções e subseções

Na Seção 1, é acrescentada a subseção “C”, com a seguinte redação: “Técnicas de Processamento de Dados Eletrônicos

Na Seção 2, é suprimida a subseção “E” e acrescentada uma nova subseção G, com a seguinte redação:

G. ERROS NA DOCUMENTAÇÃO E PENALIDADES IMPOSTAS A ELES.

As letras “F” e “G” dos subtítulos são substituídas por “E” e “F”.

Na Seção 2, o título da subseção B é emendado, passando a ter a seguinte redação:

B. MEDIDAS PARA FACILITAR A LIBERAÇÃO DE PASSAGEIROS, TRIPULAÇÃO E BAGAGENS.

Na Seção 3, é acrescentada a subseção “C”, com a seguinte redação:

C. Instalações especiais para o transporte marítimo de passageiros idosos e deficientes.

As letras “C”, “D”, “E”, e “F” dos subtítulos são substituídas por “D”, “E”, “F” e “G”.

A Seção 4 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

Seção 5 – Saúde Pública e quarentena, inclusive medidas sanitárias para animais e plantas

É acrescentada uma nova Seção 4, com a seguinte redação:

Seção 4 – Chegada, permanência no porto e partida da carga e de outros artigos

Na nova Seção 4, são acrescentadas subseções com os seguintes títulos:

- A. Generalidades
- B. Liberação de carga exportada
- C. Liberação de carga importada
- D. “Containers” e “pallets”
- E. Carga não desembarcada no porto a que estava destinada
- F. Limitações da Responsabilidade dos armadores

A Seção 5 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

Seção 5 – Disposições diversas

Na nova Seção 6, são suprimidas as subseções **B, D, E, H, 1, J K, L e M.**

As letras C, F e G dos subtítulos são substituídas por B, C e D.

Reordenamento das Normas e Práticas Recomendadas nas subseções

Acrescentar na Seção 1, subseção B:

Norma 1.1; e

Práticas Recomendadas 1.1.1, 1.2 e 1.3.

Acrescentar na Seção 1, subseção C:

Normas 5.16, 5.17 e 5.19; e

Práticas Recomendadas 5.15 e 5.18.

Acrescentar na Seção 2, subseção A:

Normas 2.1 e 5.21.

Acrescentar na Seção 2, subseção B:

Normas 2.2, 2.2.3, 2.3, 2.3.2, 2.3.3, 2.3.4, 2.4, 2.4.1, 2.5, 2.5.1, 2.6, 2.6.1, 2.6.2, 2.6.3, 2.7, 2.7.5, 2.7.6, 2.8 e 2.9; e

Práticas Recomendadas 2.2.1, 2.2.2, 2.3.1, 2.3.4.1, 2.3.5, 2.5.2, 2.6.4, 2.7.1, 2.7.2, 2.7.3, 2.7.4 e 2.7.6.1

Acrescentar na Seção 2, subseção C:

Norma 2.10.

Acrescentar na Seção 2, subseção D

Normas 2.11, 2.11.1 e 2.11.3; e

Prática Recomendada 2.11.2.
 Acrescentar na Seção 2, subseção E:
 Prática Recomendada 2.13.
 Acrescentar na Seção 2, subseção F:
 Normas 2.15, 2.15.1 e 2.16; e
 Prática Recomendada 2.14.
 Acrescentar na Seção 2, subseção G:
 Normas 5.2 e 5.3.
 Acrescentar na Seção 2, subseção H:
 Normas 2.17, 2.18, 2.19, 2.10, 2.21, 2.22, 2.23
 e 2.24.
 Acrescentar na Seção 3, subseção A:
 Normas 3.1, 3.2, 3.3, 5.24, 3.7, 3.10, 3.10.1 e
 3.10.2; e
 Práticas Recomendadas 3.1.1, 3.4, 3.5, 3.6, 3.8,
 3.9, 3.9.1, 3.9.2 e 3.10.3.
 Acrescentar na Seção 3, subseção B:
 Normas 3.12, 3.14, 3.15 e 3.15.1; e
 Práticas Recomendadas 3.11, 3.11.1, 3.11.6,
 3.13 e 3.15.2.
 Acrescentar na Seção 3, subseção C:
 Práticas Recomendadas 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4
 e 3.11.5.
 Acrescentar na Seção 3, subseção D:
 Normas 3.16.1, 3.16.2, 3.16.3, 3.16.4, 3.16.6,
 3.16.7, 3.16.8, 3.16.12, 3.16.13 e 3.16.15; e
 Práticas Recomendadas 3.16.5, 3.16.9, 3.16.10,
 3.16.11, 3.16.14 e 3.16.16.
 Acrescentar na Seção 3, subseção E:
 Norma 3.17.1; e
 Práticas Recomendadas 3.17.2, 3.17.3, 3.17.4,
 3.17.5, 3.17.6 e 3.17.7.
 Acrescentar na Seção 3, subseção F:
 Prática Recomendada 3.18.
 Acrescentar na Seção 3, subseção G:
 Normas 3.19, 3.19.1 e 3.19.3; e
 Práticas Recomendadas 3.19.2 e 3.19.4.
 Acrescentar na Seção 4, subseção A:
 Práticas Recomendadas 2.12, 2.12.1, 2.12.3 e
 5.20.
 Acrescentar na Seção 4, subseção C:
 Norma 2.12.8; e
 Práticas Recomendadas 2.12.2 e 5.22.
 Acrescentar na Seção 4, subseção D:
 Normas 2.12.4, 2.12.6 e 2.12.7; e
 Prática Recomendada 2.12.5.
 Acrescentar na Seção 4, subseção E:
 Normas 5.7 e 5.8.
 Acrescentar na Seção 4, subseção F:
 Normas 5.9 e 5.10.
 Acrescentar na Seção 5:
 Normas 4.1, 4.4.1, 4.5, 4.7, 4.9 e 4.10; e

Práticas Recomendadas 4.2, 4.3, 4.4, 4.6, 4.8
 e 4.11.
 Acrescentar na Seção 6, subseção A:
 Prática Recomendada 5.1.
 Acrescentar na Seção 6, subseção B:
 Normas 5.4.1, 5.4.2 e 5.5; e
 Práticas Recomendadas 5.4, 5.4.3 e 5.6.
 Acrescentar na Seção 6, subseção C:
 Normas 5.11, 5.12 e 5.23.
 Acrescentar na Seção 6, subseção D:
 Práticas Recomendadas 5.13 e 5.14.

Renumeração das “Normas” e “Práticas Recomendadas”

A Prática Recomendada 5.15 é renumerada para
 1.4
 A Norma 5.16 é renumerada para 1.5
 A Norma 5.17 é renumerada para 1.6
 A Prática Recomendada 5.18 é renumerada para
 1.7
 A Norma 5.19 é renumerada para 1.8
 A Norma 5.21 é renumerada para 2.1.1
 A Norma 5.2 é renumerada para 2.17
 A Norma 5.3 é renumerada para 2.18
 A Norma 2.17 é renumerada para 2.19
 A Norma 2.18 é renumerada para 2.20
 A Norma 2.19 é renumerada para 2.21
 A Norma 2.20 é renumerada para 2.22
 A Norma 2.21 é renumerada para 2.23
 A Norma 2.22 é renumerada para 2.24
 A Norma 2.23 é renumerada para 2.25
 A Norma 2.24 é renumerada para 2.26
 A Norma 5.24 é renumerada para 3.3.1
 A Prática Recomendada 3.11.6 é renumerada
 para 3.11.2
 A Prática Recomendada 3.11.2 é renumerada
 para 3.16
 A Prática Recomendada 3.11.3 é renumerada
 para 3.17
 A Prática Recomendada 3.11.4 é renumerada
 para 3.18
 A Prática Recomendada 3.11.5 é renumerada
 para 3.19
 A Norma 3.16.1 é renumerada para 3.20
 A Norma 3.16.2 é renumerada para 3.21
 A Norma 3.16.3 é renumerada para 3.22
 A Norma 3.16.4 é renumerada para 3.23
 A Prática Recomendada 3.16.5 é renumerada
 para 3.24
 A Norma 3.16.6 é renumerada para 3.25
 A Norma 3.16.7 é renumerada para 3.26
 A Norma 3.16.8 é renumerada para 3.27

A Prática Recomendada 3.16.9 é renumerada para 3.28

A Prática Recomendada 3.16.10 é renumerada para 3.29

A Prática Recomendada 3.16.11 é renumerada para 3.30

A Norma 3.16.12 é renumerada para 3.31

A Norma 3.16.13 é renumerada para 3.32

A Prática Recomendada 3.16.14 é renumerada para 3.33

A Norma 3.16.15 é renumerada para 3.34

A Prática Recomendada 3.16.16 é renumerada para 3.25

A Norma 3.17.1 é renumerada para 3.36

A Prática Recomendada 3.17.2 é renumerada para 3.37

A Prática Recomendada 3.17.3 é renumerada para 3.38

A Prática Recomendada 3.17.4 é renumerada para 3.39

A Prática Recomendada 3.17.5 é renumerada para 3.40

A Prática Recomendada 3.17.6 é renumerada para 3.41

A Prática Recomendada 3.17.7 é renumerada para 3.42

A Prática Recomendada 3.18 é renumerada para 3.43

A Norma 3.19 é renumerada para 3.44

A Norma 3.19.1 é renumerada para 3.45

A Prática Recomendada 3.19.2 é renumerada para 3.46

A Norma 3.19.3 é renumerada para 3.47

A Prática Recomendada 3.19.4 é renumerada para 3.48

A Prática Recomendada 2.12 é renumerada para 4.1

A Prática Recomendada 2.12.1 é renumerada para 4.2

A Prática Recomendada 2.12.3 é renumerada para 4.3

A Prática Recomendada 5.20 é renumerada para 4.4

A Norma 2.12.8 é renumerada para 4.5

A Prática Recomendada 2.12.2 é renumerada para 4.6

A Prática Recomendada 5.22 é renumerada para 4.7

A Norma 2.12.4 é renumerada para 4.8

A Prática Recomendada 2.12.5 é renumerada para 4.9

A Norma 2.12.6 é renumerada para 4.10

A Norma 2.12.7 é renumerada para 4.11

A Norma 5.7 é renumerada para 4.12

A Norma 5.8 é renumerada para 4.13

A Norma 5.9 é renumerada para 4.14

A Norma 5.10 é renumerada para 4.15

A Norma 4.1 é renumerada para 5.1

A Prática Recomendada 4.2 é renumerada para

5.2

A Prática Recomendada 4.3 é renumerada para

5.3

A Prática Recomendada 4.4 é renumerada para

5.4

A Norma 4.4.1 é renumerada para 5.4.1

A Norma 4.5 é renumerada para 5.5

A Prática Recomendada 4.6 é renumerada para

5.6

A Norma 4.7 é renumerada para 5.7

A Prática Recomendada 4.8 é renumerada para

5.8

A Norma 4.9 é renumerada para 5.9

A Norma 4.10 é renumerada para 5.10

A Prática Recomendada 4.11 é renumerada para

5.11

A Prática Recomendada 5.1 é renumerada para

6.1

A Prática Recomendada 5.4 é renumerada para

6.2

A Norma 5.4.1 é renumerada para 6.3

A Norma 5.4.2 é renumerada para 6.4

A Prática Recomendada 5.4.3 é renumerada

para 6.5

A Norma 5.5 é renumerada para 6.6

A Prática Recomendada 5.6 é renumerada para

6.7

A Norma 5.11 é renumerada para 6.8

A Norma 5.12 é renumerada para 6.9

A Norma 5.23 é renumerada para 6.10

A Prática Recomendada 5.13 é renumerada para

6.11

A Prática Recomendada 5.14 é renumerada para

6.12

RESOLUÇÃO FAL.4(22)

Adotada 29 de abril de 1993

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO SOBRE A FACILITAÇÃO DO TRÁFEGO MARÍTIMO INTERNACIONAL, DE 9 DE ABRIL DE 1965, COMO EMENDADA

O Comitê de Facilitação,

Relembrando o Artigo VII(2)(a) da Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1965, como emendada, daqui por diante referida

como “a Convenção”, relativo aos procedimentos para emendar o Anexo da Convenção,

Relembrando ainda as atribuições que a Convenção confere ao Comitê de Facilitação para o exame e a adoção de emendas à Convenção,

Tendo analisado, em sua vigésima segunda sessão, emendas ao Anexo da Convenção, propostas e divulgadas de acordo com o Artigo VII(2)(a) daquela Convenção,

1. Adota, de acordo com o Artigo VII(2)(a) da Convenção, as emendas à Convenção cujos textos são apresentados no anexo da presente resolução;

2. Estabelece, de acordo com o Artigo VII(2)(b) da Convenção, que as emendas entrarão em vigor em 1º de Setembro de 1994, a menos que, antes de 1º de Junho de 1994, pelo menos um terço dos Governos Contratantes tenha informado por escrito ao Secretário-Geral que não aceita as mencionadas emendas;

3. Solicita ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VII(2)(a) da Convenção, que transmita as emendas contidas no Anexo a todos os Governos Contratantes;

4. Solicita ainda ao Secretário-Geral que informe a todos os Governos Signatários a adoção e a entrada em vigor das emendas.

ANEXO

EMENDAS AO ANEXO DA CONVENÇÃO

1. SEÇÃO 2.

Chegada, Permanência no Porto e Saída do Navio

1. A Prática Recomendada 2.3.5 é elevada a Norma 2.3.5 e emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.3.5 Norma. Os poderes públicos deverão permitir que os volumes não constantes do manifesto que estejam em poder do comandante não figurem na Declaração de Carga, desde que as informações relativas a estes volumes sejam fornecidas em separado.

Observação: As informações relativas aos volumes não constantes do manifesto devem ser fornecidas num formulário separado e devem conter os dados normalmente apresentados na Declaração de Carga. Pode ser utilizada a Declaração de Carga da IMO, com o seu título alterado, por exemplo, para “Lista de Volumes não Constantes do Manifesto.

2. A Prática Recomendada 2.7.6.1 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.7.6.1 Prática Recomendada. Quando um clandestino possuir documentos inadequados, os poderes públicos devem, sempre que for possível e na medida do que for compatível com a legislação nacional e com as exigências relativas à segurança, fornecer uma carta explicativa contendo uma fotografia do clandestino e qualquer outra informação importante. A carta, autorizando o retorno do clandestino ao seu país de origem ou ao ponto em que ele deu início à sua viagem, como for adequado, através de qualquer meio de transporte e estabelecendo quaisquer outras condições impostas pelas autoridades, deverá ser entregue ao armador ou ao operador responsável pela retirada do clandestino. Esta carta deverá conter as informações exigidas pelas autoridades nos pontos de escala e/ou no ponto de desembarque.

Observação: Esta recomendação não se destina a impedir que os poderes públicos investiguem mais um clandestino para a possível abertura de um processo e/ou para a sua deportação. Além disto, nada do contido nesta recomendação deve ser interpretado como contrariando o disposto na Convenção das Nações Unidas, de 28 de Julho de 1951, relativa à Situação dos.. Refugiados e no Protocolo de 31 de Janeiro de 1967, relativo à Situação dos Refugiados, que tratam da proibição da expulsão ou da devolução de um refugiado.

2. Seção 4 – Chegada, Permanência no Porto e Saída de Carga e de Outros Artigos:

1. A Prática Recomendada 4.9 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

4.9 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem prever em suas normas, mencionadas na Norma 4.8, a aceitação de uma simples declaração afirmando que os “containers” e “pallets” temporariamente importados serão exportados novamente dentro de um prazo estabelecido pelo Estado envolvido.

2. A Norma 4.10 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

4.10 Norma. Os poderes públicos deverão permitir que os “containers” e “pallets” que entrem no território de um Estado com base no disposto na Norma 4.8 saiam dos limites do porto de chegada para o desembarque da carga importada e/ou para o carregamento da carga exportada, sendo submetidos a proce-

dimentos de controle simplificados e com um mínimo de documentação.

RESOLUÇÃO FAL. 5(24)

Adotada em 11 de Janeiro de 1996

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO SOBRE A FACILITAÇÃO DO TRÁFEGO MARÍTIMO INTERNACIONAL, DE 9 DE ABRIL DE 1965, COMO EMENDADA

O comitê de Facilitação,

Relembrando o Artigo VII(2)(a) da Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1965, como emendada, daqui por diante referida como “a Convenção”, relativo aos procedimentos para emendar o Anexo da Convenção,

Relembrando ainda as atribuições que a Convenção confere ao Comitê de Facilitação para o exame e a adoção de emendas à Convenção,

Tendo Analisado, em sua vigésima quarta sessão, emendas ao Anexo da Convenção, propostas e divulgadas de acordo com o Artigo VII(2)(a) daquela Convenção,

1. Adota, de acordo com o Artigo VII(2)(a) da Convenção, as emendas à Convenção cujos textos são apresentados no anexo da presente resolução;

2. Estabelece, de acordo com o Artigo VII(2)(b) da Convenção, que as emendas entrarão em vigor em 1º de Maio de 1997, a menos que, antes de 1º de Fevereiro de 1997, pelo menos um terço dos Governos Contratantes tenha informado por escrito ao Secretário-Geral que não aceita as mencionadas emendas;

3. Solicita ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VII(2)(a) da Convenção, que transmita as emendas contidas no Anexo a todos os Governos Contratantes;

4. Solicita Ainda ao Secretário-Geral que informe a todos os Governos Signatários a adoção e a entrada em vigor das emendas.

ANEXO

EMENDAS AO ANEXO DA CONVENÇÃO SOBRE A FACILITAÇÃO DO TRÁFEGO MARITIMO INTERNACIONAL, DE 9 DE ABRIL DE 1965, COMO EMENDADA

1. SEÇÃO 2 – ENTRADA, PERMANÊNCIA NO PORTO E SAÍDA DO NAVIO

.1 A Prática Recomendada 2.7.4 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

2.7.4 Prática Recomendada. Pode ser aceita uma lista elaborada pelos armadores

para o seu próprio uso em lugar da Lista de Passageiros, desde que contenha pelo menos as informações exigidas de acordo com a Prática Recomendada 2.7.3, e que esteja datada e assinada, ou autenticada, de acordo com a Norma 2.7.5.

.2 É acrescentada uma nova observação à Norma 2.7.6, com a seguinte redação:

Observação: A informação sobre clandestinos pode ser feita, por exemplo, através de uma nota na área de “Observações” da Declaração Geral, ou utilizando uma lista de Passageiros ou da Tripulação, com o título alterado para “lista de clandestinos”.

2. Seção 6 – Disposições Diversas

A Prática Recomendada 6.12 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

6.12 Prática Recomendada. Todos os Governos Contratantes devem criar uma comissão nacional de facilitação do transporte marítimo, ou um órgão coordenador nacional semelhante, para incentivar a adoção e o cumprimento das medidas de facilitação entre departamentos governamentais, órgãos e outras organizações envolvidas com os vários aspectos do tráfego marítimo internacional, ou responsáveis por ele, bem como entre as administrações portuárias e armadores.

Observação: Ao criar uma comissão nacional de facilitação do transporte marítimo, ou um órgão coordenador nacional semelhante, solicitamos aos Governos Contratantes que levem em consideração as Diretrizes apresentadas na FAL.5/Circ.2.

3. Seção 4 – Informações Anteriores à Importação

A Prática Recomendada 4.7 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

4.7 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem criar procedimentos, que podem incluir o intercâmbio eletrônico de dados (EDI), para permitir o envio antecipado de informações antes da chegada da carga, para possibilitar a utilização de técnicas de seletividade, inclusive a análise de riscos, para facilitar o desembaraço alfandegário.

4. Seção 3 – Passageiros de Navios de Passageiros

A Norma 3.32 é emendada, passando a ter a seguinte redação:

3.32 Norma. Normalmente não deverá ser exigido que os passageiros de navios de passageiros forneçam uma declaração escrita informando os seus pertences pessoais. Entretanto, no caso de artigos que envolvam um elevado valor de taxas alfandegárias e de outras taxas e encargos, pode ser exigida uma declaração por escrito e uma garantia”.

5. Seção 3 – Pessoas cuja Entrada no País não tiver sido Autorizada

São acrescentadas novas Normas, com a seguinte redação:

.1 3.3.2 Norma. Os Governos Contratantes deverão aceitar para inspeção uma pessoa que estiver sendo restituída do seu ponto de embarque ou de desembarque, após ter sido verificado que a sua entrada no país não está autorizada, se aquela pessoa tiver embarcado em seu território. Os Governos Contratantes não deverão restituir uma pessoa ao país em que anteriormente não tiver sido autorizada a sua entrada.

Observação 1: Este dispositivo não tenciona impedir que os poderes públicos inspecionem mais uma pessoa cuja entrada no país não tenha sido autorizada e que esteja sendo restituída, para verificar uma eventual autorização para a sua entrada no Estado, ou para tomar as medidas necessárias para a sua transferência, retirada ou deportação para um Estado do qual ela seja cidadã, ou em que de outro modo seja autorizada a sua entrada. Quando for verificado que uma pessoa cuja entrada no país não tiver sido autorizada tiver perdido ou destruído o seu documento de viagem, um Governo Contratante aceitará em seu lugar um documento atestando as circunstâncias do embarque e da chegada, expedido pelos poderes públicos do Governo Contratante em que não tiver sido autorizada a entrada daquela pessoa.

Observação 2: Nada do disposto nesta Norma ou na Observação 1 deverá ser interpretado como contrariando o disposto na Convenção das Nações Unidas, de 28 de Julho de 1951, Relativa à Situação dos Refugiados, e no Protocolo, de 31 de Janeiro de 1967, relativo à Situação dos Refugiados, que tratam da proibição da expulsão ou da devolução de um refugiado.

.2 3.3.3 Norma. A obrigação que tem um armador de transportar qualquer pessoa para retirá-la do território de um Estado deve-

rá cessar a partir do momento em que aquela pessoa tiver sido definitivamente admitida naquele Estado.

.3 3.3.4 Norma. Os Governos Contratantes e os armadores deverão cooperar, quando possível, para verificar a validade e a autenticidade dos passaportes e vistos.

6. Seção 3 – Liberação pela Imigração Antes da Chegada

É acrescentada uma nova Prática Recomendada, com a seguinte redação:

3.49 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem criar um sistema de liberação antes da chegada, para permitir que as tripulações dos navios que entrem regularmente em seus portos obtenham uma aprovação antecipada para receber autorização temporária para ir à terra. Quando um navio não tiver qualquer registro adverso com relação à imigração, e for representado naquele local por um armador ou por um agente bem conceituado do armador, os poderes públicos podem permitir normalmente, após analisar satisfatoriamente as informações que possam exigir que sejam fornecidas antes da chegada, que o navio vá diretamente para o seu local de atracação e que não seja submetido a quaisquer outras formalidades rotineiras de imigração, a menos que seja exigido em contrário pelos poderes públicos.

RESOLUÇÃO FAL. 6(27)

Adotada em 9 de Setembro de 1999

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO SOBRE A FACILITAÇÃO DO TRÁFEGO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, COMO EMENDADA O COMITÊ DE FACILITAÇÃO,

Relembrando o Artigo VII(2)(a) da Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1965, como emendada, daqui por diante referida como “a Convenção”, relativo aos procedimentos para emendar o Anexo da Convenção,

Relembrando ainda as atribuições que a Convenção confere ao Comitê de Facilitação para o exame e a adoção de emendas à Convenção,

Tendo Analisado, em sua vigésima sétima sessão, emendas ao Anexo da Convenção, propostas e divulgadas de acordo com o Artigo VII(2)(a) daquela Convenção,

1. Adota, de acordo com o Artigo VII(2)(a) da Convenção, as emendas à Convenção cujos textos são apresentados no Anexo da presente resolução;

2. Estabelece, de acordo com o Artigo VII(2)(b) da Convenção, que as emendas entrarão em vigor em 1º de Janeiro de 2001, a menos que, antes de 1º de Outubro de 2000, pelo menos um terço dos Governos Contratantes tenha informado por escrito ao Secretário-Geral que não aceita as mencionadas emendas;

3. Solicita ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VII(2)(a) da Convenção, que transmita as emendas contidas no Anexo a todos os Governos Contratantes;

4. Solicita ainda ao Secretário-Geral que informe a todos os Governos Signatários a adoção e a entrada em vigor das emendas.

ANEXO

EMENDAS AO ANEXO DA CONVENÇÃO FAL, COMO EMENDADA

SEÇÃO 1

Definições e Disposições Gerais

C. Técnicas de processamento de dados eletrônicos

1 Elevar a Prática Recomendada 1.4 a uma Norma e emendá-la, passando a ter a seguinte redação:

1.4 Norma. Ao introduzir técnicas de intercâmbio de dados eletrônicos (EDI) para facilitar os processos de liberação, os Governos Contratantes deverão incentivar os poderes públicos e as outras partes envolvidas (armadores, operadores, portos e/ou agentes de carga, etc.) para realizarem o intercâmbio de dados de acordo com as normas pertinentes da ONU, inclusive as normas da ONU para o Intercâmbio de Dados Eletrônicos para Administração, Comércio e Transportes (UN/EDIFACT).

2 Emendar a Norma 1.5 existente, que passa a ter a seguinte redação:

1.5 Norma. Os poderes públicos deverão aceitar qualquer dos documentos exigidos para o processo de liberação sob a forma de papel, quando forem apresentados através de técnicas de processamento de dados em papel comum, desde que sejam legíveis, estejam de acordo com o formato dos documentos aprovados na Convenção FAL e que contenham as informações exigidas.

3 Emendar a Norma 1.6 existente, que passa a ter a seguinte redação:

1.6 Norma. Os poderes públicos, ao introduzir técnicas de intercâmbio de dados ele-

trônicos (EDI) para os processos de liberação, deverão restringir as informações que exigem dos armadores e de outras partes envolvidas às exigidas pela Convenção FAL.

4. Emendar o primeiro item da Prática Recomendada 1.7 existente, que passa a ter a seguinte redação:

1.7 Prática Recomendada. Ao planejar, introduzir ou modificar as técnicas de intercâmbio de dados eletrônicos (EDI) para os processos de liberação, os poderes públicos deverão:

5. Emendar a Norma 1.8 existente, que passa a ter a seguinte redação:

1.8 Norma. Os poderes públicos, ao introduzir técnicas de intercâmbio de dados eletrônicos (EDI) para auxiliar os processos de liberação, deverão incentivar a sua utilização pelos operadores marítimos e por outras partes envolvidas, mas não deverão reduzir os níveis do serviço prestado aos operadores que não utilizarem tais técnicas.

6. Acrescentar um novo Capítulo D. Tráfico de drogas ilícitas, com a seguinte redação:

D. Tráfico de drogas ilícitas. Os poderes públicos devem procurar criar medidas de cooperação com os armadores e com outras partes envolvidas para melhorar a sua capacidade de combater o contrabando de drogas, proporcionando ao mesmo tempo uma maior facilitação. Estas medidas deverão basear-se no Memorando de Entendimento do Conselho* Alfandegário de Cooperação e nas diretrizes a ele associadas.

1.10 Norma. Quando, como parte das medidas de cooperação, os poderes públicos, armadores e outras partes envolvidas tiverem acesso a informações comerciais e outras que sejam sensíveis, essas informações deverão ser tratadas confidencialmente.

1.11 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem utilizar a análise de risco para melhorar a sua capacidade de detectar a movimentação de drogas ilícitas, facilitando com isto a circulação legítima de pessoas e mercadorias.

* Conhecida desde 1994 como Organização Alfandegária Mundial.

SEÇÃO 2

Entrada, Permanência no Porto e Saída dos Navios

B. Teor e propósito dos documentos

1. Na Prática Recomendada 2.3.1, acrescentar as palavras “identificação do ‘container,’ quando for adequado;”, antes das palavras “marcas e números”, na quinta linha do item (a) e na quarta linha do item (b).

2. Acrescentar a seguinte observação ao texto da Prática Recomendada 2.3.1:

Observação: Com o propósito de indicar adequadamente a quantidade e o tipo de volumes na declaração de carga, os armadores e outras partes envolvidas devem assegurar que a unidade utilizada seja a embalagem externa das mercadorias. Se as mercadorias estiverem acondicionadas em “pallets”, deverá ser declarada a quantidade de volumes existente no(s) “pallet(s)”. Se as mercadorias acondicionadas no “pallet” não estiverem embaladas, deverá ser utilizada a quantidade e a descrição das mercadorias existentes no “pallet.”

3. Emendar a Prática Recomendada 2.5.2, que passa a ter a seguinte redação:

2.5.2 Prática Recomendada. Normalmente os poderes públicos só devem exigir informações relativas à bagagem da tripulação que não estiver livre do pagamento de impostos e de taxas alfandegárias, ou que estiver sujeita a proibições ou restrições.

4. Substituir o texto constante do Retângulo 2 do Formulário 4 da FAL pelo seguinte:

“Bagagem que não estiver livre do pagamento de impostos e taxas alfandegárias, ou que estiver sujeita a proibições ou restrições.”

SEÇÃO 3

Chegada e Saída de Pessoas

A. Chegada e saída de pessoas

1. Acrescentar uma nova Norma 3.3.3 e uma nova Prática Recomendada 3.3.3, com a seguinte redação:

3.3.3 Norma. Antes dos passageiros e a tripulação serem aceitos para serem submetidos a inspeção para verificar a sua admissibilidade ao Estado, a responsabilidade pela sua custódia e pela sua proteção continua sendo do armador.

3.3.4 Prática Recomendada. Após a aceitação dos passageiros e da tripulação

para serem submetidos a inspeção, seja ela condicional ou incondicional, e se as pessoas envolvidas estiverem sob o controle físico dos poderes públicos, estes poderes públicos serão responsáveis pela sua custódia e pela sua proteção, até que a sua entrada seja autorizada ou que seja negada.

2 Renumerar a Norma 3.3.3 existente para 3.3.5 e acrescentar uma nova Norma 3.3.6, com a seguinte redação:

3.3.6 Norma. Quando tiver sido negada a autorização para uma pessoa ser admitida no país, os poderes públicos deverão, sem que haja uma demora indevida, informar ao armador e consultá-lo com relação às providências para a retirada daquela pessoa. O armador é responsável pelos custos da retirada de uma pessoa cuja admissão no país não tiver sido autorizada e, caso esta pessoa seja transferida de volta para a custódia do armador, este será responsável por realizar a sua imediata retirada para:

- o país de embarque; ou
- qualquer outro lugar em que seja autorizada a admissão daquela pessoa.

3 Renumerar a Norma 3.3.4 existente para 3.3.7.

B. Medidas para facilitar o despacho das formalidades relativas à carga, aos passageiros, à tripulação e à bagagem

1 Substituir a Norma 3.15.1 pela seguinte:

3.15.1 Norma. Os poderes públicos deverão incentivar os armadores a tomarem as precauções necessárias no ponto de embarque, no sentido de assegurar que todos os passageiros estejam de posse de todos os documentos exigidos para fins de controle pelos Estados recebedores ou de trânsito.

2 Acrescentar uma nova Norma 3.15.2, com a seguinte redação:

3.15.2 Norma. Quando for negada a autorização para a admissão de uma pessoa, e ela for retirada do território do Estado, o armador não deverá ser impedido de recuperar, daquela pessoa, quaisquer custos decorrentes da não autorização para a sua admissão.

3 Renumerar a Prática Recomendada 3.15.2 para 3.15.3.

SEÇÃO 4**Chegada, Permanência no Porto e Saída de Carga e de outros Artigos****A. Generalidades**

1 Emendar a Prática Recomendada 4.3, que passa a ter a seguinte redação:

4.3 Prática Recomendada. Os poderes públicos deverão incentivar os armadores e/ou os operadores dos terminais marítimos de carga a dotá-los de instalações de armazenamento para cargas especiais (ex.: mercadorias valiosas, cargas perecíveis, restos mortais humanos, mercadorias radioativas e outras mercadorias perigosas, bem como animais vivos), como for adequado. As áreas dos terminais marítimos de carga em que, antes do embarque para transporte por mar, forem armazenadas cargas gerais e especiais e correspondência devem ser permanentemente protegidas contra o acesso de pessoas não autorizadas.

2 Acrescentar uma nova Norma 4.4, com a seguinte redação:

4.4 Norma. Um Governo Contratante que continue a exigir licenças ou guias de exportação, de importação e de transbordo de carga para certos tipos de mercadorias deverão criar procedimentos simples através dos quais estas licenças ou guias possam ser obtidas e renovadas rapidamente.

3 Acrescentar uma nova Prática Recomendada 4.5, com a seguinte redação:

4.5 Prática Recomendada. Quando a natureza de uma consignação puder atrair a atenção de diferentes órgãos de liberação, como por exemplo, Alfândega e órgãos de controle veterinário ou sanitário, os Governos Contratantes devem delegar autoridade à Alfândega ou a um dos outros órgãos para realizar a liberação ou, quando isto não for viável, tomar todas as medidas necessárias para assegurar que a liberação seja realizada simultaneamente, num único lugar e com o mínimo de demora.

4 Renumerar a Prática Recomendada 4.4 para 4.6.

B. Liberação de carga para exportação

1 Substituir os títulos “B. Liberação de carga para exportação” e “C. Liberação de carga importada” por “B. Liberação de carga”.

2 Renumerar os atuais títulos “D”, “E” e “F” para “C”, “D” e “E”, respectivamente.

3 Substituir a Prática Recomendada 4.7 pela seguinte:

4.7 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem elaborar procedimentos para utilizar as informações recebidas antes da chegada, para facilitar o processamento das declarações alfandegárias e para permitir a liberação antes da chegada da carga.

4 Acrescentar as seguintes Normas e Práticas Recomendadas novas na Seção 4B:

4.8 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem elaborar procedimentos para a liberação da carga, com base nas disposições pertinentes da Convenção Internacional sobre a Simplificação e Harmonização dos Procedimentos Alfandegários – a Convenção de Kioto, e das diretrizes relacionadas com aquela Convenção.

4.9 Prática Recomendada. Os poderes públicos deverão restringir as intervenções físicas ao mínimo necessário para assegurar o cumprimento da lei, utilizando a avaliação de risco para selecionar a carga a ser inspecionada.

4.10 Prática Recomendada. Na medida em que os recursos permitirem, os poderes públicos devem, com base em solicitações válidas, realizar a inspeção física da carga, quando for necessário, no ponto em que for embarcada nos seus meios de transporte e enquanto este embarque estiver sendo realizado, seja no cais ou, no caso de cargas transportadas em “containers”, no local em que o “container” for carregado e lacrado.

4.11 Norma. Os poderes públicos deverão assegurar que as exigências feitas para a coleta de dados estatísticos não reduzam significativamente a eficiência do comércio marítimo.

4.12 Prática Recomendada. Os poderes públicos devem utilizar as técnicas de intercâmbio de dados eletrônicos (EDI) com a finalidade de obter informações para acelerar e simplificar os processos de liberação.”

5 Renumerar as Normas e Práticas Recomendadas existentes para 4.5 a 4.15, de acordo com as suas categorias.

RESOLUÇÃO FAL.7(29)

Adotada em 10 de Janeiro de 2002

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO SOBRE A FACILITAÇÃO DO TRÁFEGO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, COMO EMENDADA

O Comitê de Facilitação,

Relembrando o Artigo VII(2)(a) da Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1965, como emendada, daqui por diante referida

como “a Convenção”, relativo aos procedimentos para emendar o Anexo da Convenção,

Relembrando ainda as atribuições que a Convenção confere ao Comitê de Facilitação para o exame e a adoção de emendas à Convenção,

Tendo analisado, em sua vigésima nona sessão, emendas ao Anexo da Convenção, propostas e divulgadas de acordo com o Artigo VII(2)(a) daquela Convenção,

1. Adota, de acordo com o Artigo VII(2)(a) da Convenção, as emendas à Convenção cujos textos são apresentados no anexo da presente resolução;

2. Estabelece, de acordo com o Artigo VII(2)(b) da Convenção, que as emendas entrarão em vigor em 1º de Maio de 2003, a menos que, antes de 1º de Fevereiro de 2003, pelo menos um terço dos Governos Contratantes tenha informado por escrito ao Secretário-Geral que não aceita as mencionadas emendas;

3. Solicita ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VII(2)(a) da Convenção, que transmita as emendas contidas no Anexo a todos os Governos Contratantes;

4. Solicita ainda ao Secretário-Geral que informe a todos os Governos Signatários a adoção e a entrada em vigor das emendas.

ANEXO

EMENDAS AO ANEXO DA CONVENÇÃO FAL, COMO EMENDADA

SEÇÃO 1

Definições e Disposições Gerais

A. Definições

1 Acrescentar as seguintes definições:

Pretense clandestino. Uma pessoa que esteja escondida num navio, ou numa carga que seja posteriormente embarcada num navio, sem o consentimento do armador, do comandante ou de qualquer outra pessoa responsável, e que seja descoberta a bordo do navio antes que ele tenha saído do porto.

Porto. Qualquer porto, terminal, terminal ao largo (“offshore”) estaleiro ou fundeadouro que seja normalmente utilizado para o carregamento, descarregamento, reparo e fundeio de navios, ou qualquer outro local em que um navio possa fazer escala.

Clandestino. Uma pessoa que esteja escondida num navio, ou numa carga que seja posteriormente embarcada num navio, sem o consentimento do armador, do comandante ou de qualquer outra pessoa responsável, e que seja descoberta a bordo do navio depois que ele tenha saído do porto, ou na carga enquanto ela estiver sendo descarregada no porto de chegada,

e que seja informada pelo comandante ou pelas autoridades competentes como sendo um clandestino.

SEÇÃO 2

Chegada, Permanência no Porto e Saída do Navio

2 Na Norma 2.1 deve ser acrescentada uma observação, com a seguinte redação:

Observação: Foram elaborados os seguintes formulários FAL, como apresentados no Apêndice 1:

- Declaração Geral – Formulário FAL 1
- Declaração de Carga – Formulário FAL 2
- Declaração de Provisões do Navio – Formulário FAL 3
- Declaração dos Pertences da Tripulação – Formulário FAL 4
- Lista de Tripulantes – Formulário FAL 5
- Lista de Passageiros – Formulário FAL 6
- Manifesto de Mercadorias Perigosas – Formulário FAL 7.

3 Após o atual parágrafo 2.7.5, acrescentar dois novos parágrafos renumerados, com a seguinte redação:

2.8 O Manifesto de Mercadorias Perigosas deverá ser o documento básico para fornecer aos poderes públicos as informações relativas às mercadorias perigosas.

2.8.1 Os poderes públicos não deverão exigir que o Manifesto de Mercadorias Perigosas contenha mais do que as seguintes informações:

- Nome do navio
- Número da IMO
- Nacionalidade do navio
- Nome do comandante
- Referência da viagem
- Porto de carregamento
- Porto de descarregamento
- Agente do navio
- Número de referência/registro
- Marcas e números:
 - N° do(s) “container(s).”
 - N° da(s) placa(s) do(s) veículo(s).
- Quantidade e tipo dos volumes
- Nome correto da mercadoria embarcada
- Classe
- Número da ONU
- Grupo de embalagem
- Risco(s) envolvido(s)
- Ponto. de fulgor (em °C, c.c.)

- Poluente Marinho
- Massa (kg) – bruta/líquida
- EmS
- Local de armazenamento a bordo

4 Renumerar os parágrafos 2.8 a 2.26 para 2.9 a 2.27 e emendar as notas de rodapé referente ao parágrafo 2.13.

5 Suprimir os parágrafos 2.7.6 e 2.7.6.1 e as observações relativas a eles.

6 No parágrafo renumerado como Norma 2.11, acrescentar uma nova linha com a seguinte redação:

- 1 cópia do Manifesto de Mercadorias Perigosas

7 No parágrafo renumerado como Norma 2.12, acrescentar uma nova linha com a seguinte redação:

- 1 cópia do Manifesto de Mercadorias Perigosas

8 Na nota de rodapé relativa ao parágrafo 3.3.1, substituir “apêndice 4” por “apêndice 2”.

9 Deve ser acrescentada uma nova Seção 4, com a seguinte redação: “Seção 4 Passageiros Clandestinos”

A. Princípios Gerais

4.1 Norma. As disposições desta seção deverão ser aplicadas de acordo com os princípios internacionais de proteção estabelecidos nos instrumentos internacionais, como a Convenção da ONU, de 28 de Julho de 1951, relativa à Situação dos Refugiados e o Protocolo da ONU, de 31 de Janeiro de 1967, relativo à Situação dos Refugiados e com a legislação pertinente. *

4.2 Norma. Os poderes públicos, as administrações portuárias, os armadores e seus representantes e os comandantes dos navios devem cooperar o máximo possível para impedir incidentes envolvendo clandestinos e para solucionar rapidamente os casos em que haja clandestinos envolvidos e assegurar que estes clandestinos sejam prontamente restituídos ou repatriados em segurança. Deverão ser tomadas todas as medidas necessárias para evitar situações em que os clandestinos tenham que permanecer indefinidamente a bordo dos navios.

*Além disto, os poderes públicos podem desejar considerar a conclusão não obrigatória do Comitê Executivo da UNHCR sobre Clandestinos que Procuram Obter Asilo (1988, Nº 53 (XXXLX))

B. Medidas Preventivas

4.3. Medidas preventivas tomadas pelo Navio/Porto

4.3.1 Administração do porto/terminal

4.3.1.1 Norma. Os Governos Contratantes deverão assegurar que seja criada a infra-estrutura necessária e que sejam tomadas medidas operacionais e de segurança em todos os seus portos, com a finalidade de impedir que as pessoas que estiverem a bordo de navios como clandestinos tentem obter acesso às instalações portuárias e a outros navios, levando em consideração ao elaborar estas medidas, o tamanho do porto e o tipo de carga que é embarcada naquele porto. Isto deve ser feito em conjunto com os poderes públicos pertinentes, com os armadores e com as entidades de terra, com o propósito de impedir ocorrências envolvendo clandestinos naquele porto.

4.3.1.2 Prática Recomendada. As medidas operacionais e/ou os planos de segurança devem tratar, entre outras coisas, dos seguintes aspectos, quando for adequado:

a) patrulhamento regular das áreas portuárias;

b) criação de instalações de armazenamento especiais para as cargas sujeitas a um grande risco de acesso de clandestinos, e um monitoramento contínuo, tanto das pessoas como das cargas que entram nestas áreas;

c) inspeção de armazéns e de áreas de armazenamento de carga;

d) realização de buscas na própria carga, quando houver claros indícios da presença de clandestinos;

e) cooperação entre poderes públicos, armadores, comandantes e entidades de terra pertinentes, para elaborar as medidas operacionais;

f) cooperação entre as administrações dos portos e outras autoridades pertinentes (ex.: polícia, alfândega, imigração) para impedir o contrabando de seres humanos;

g) estabelecimento e cumprimento acordados com estivadores e outras entidades de terra que operem nos portos nacionais, para assegurar que somente pessoas autorizadas por estas entidades participem da colocação/retirada de cargas nos armazéns, ou do carregamento/descarregamento dos navios ou de outras atividades relacionadas com a permanência dos navios no porto;

h) estabelecimento e cumprimento acordados com estivadores e outras entidades de

terra, para assegurar que o seu pessoal que tiver acesso ao navio seja facilmente identificado, e o fornecimento de uma lista contendo os nomes das pessoas que provavelmente serão necessárias a bordo do navio durante as realizações das suas tarefas; e

i) incentivo aos estivadores e a outras pessoas que trabalhem na área portuária para que informem à administração do porto a presença de quaisquer pessoas aparentemente não autorizadas a estar naquela área.

4.3.2 Armador/Comandante do navio

4.3.2.1 Norma. Os Governos Contratantes deverão exigir que os armadores e seus representantes no porto, os comandantes, bem como outras pessoas responsáveis, adotem medidas de segurança que impeçam, na medida do possível, a entrada a bordo de pessoas que pretendam viajar como clandestinos e, se isto não funcionar, que sejam detectadas, na medida do possível, antes do navio deixar o porto.

4.3.2.2 Prática Recomendada. Ao entrar nos portos, e durante a sua permanência nos portos, quando houver o risco do embarque de clandestinos, as providências relativas à segurança deverão conter, pelo menos, as seguintes medidas preventivas:

– todas, as portas, escotilhas e meios de acesso aos porões ou aos paióis, que não estiverem sendo utilizadas durante a permanência do navio no porto, deverão estar trancadas;

– deve ser mantido um número mínimo de pontos de acesso ao navio, e estes deverão estar adequadamente vigiados;

– os locais do navio voltados para o mar deverão estar adequadamente vigiados;

– deverá ser mantido um serviço de quarto adequado no convés;

– os embarques e os desembarques devem, quando possível, ser registrados pela tripulação dos navios ou, mediante acordo com o comandante do navio, por outras pessoas;

– devem ser mantidos meios de comunicações adequados;

– à noite, deve ser mantida uma iluminação adequada, tanto no interior do navio como em todo o costado.

4.3.2.3 Norma. Os Governos Contratantes deverão exigir que os navios autorizados a arvorar a sua bandeira, exceto navios de passageiros, ao sair de um porto em que haja o risco de embarque de clandestinos tenham realizado uma busca rigorosa, realizada de acordo com um plano ou programa específico, sendo dada prioridade aos locais em que os clandestinos possam se esconder.

Não devem ser utilizados métodos de busca que tenham a possibilidade de ferir os clandestinos.

4.3.2.4 Norma. Os Governos Contratantes deverão exigir que a fumigação ou a vedação dos navios autorizados a arvorar a sua bandeira não seja realizada até que tenha sido feita uma busca, que seja a mais minuciosa possível, dos locais a serem fumigados ou vedados, para assegurar que não haja clandestinos naqueles locais.

4.3.3 Sanções Nacionais

4.3.3.1 Norma. Quando for adequado, os Governos Contratantes deverão, de acordo com a sua legislação nacional, processar os clandestinos, pretensos clandestinos e pessoas que ajudarem os clandestinos a obter acesso aos navios.

C. TRATAMENTO DO CLANDESTINO ENQUANTO ESTIVER A BORDO

4.4 Princípios gerais – Tratamento humano

4.4.1 Norma. Os incidentes envolvendo clandestinos devem ser tratados de acordo com os princípios humanitários, inclusive com os mencionados na Norma 4.1. A segurança operacional do navio e a segurança e o bem estar do clandestino devem ser sempre levados na devida consideração.

4.4.2 Norma. Os Governos Contratantes deverão exigir que os comandantes dos navios autorizados a arvorar a sua bandeira tomem as medidas adequadas para garantir a segurança, a saúde em geral, o bem estar e a segurança do clandestino enquanto ele/ela estiver a bordo, inclusive fornecendo-lhe alimentação, acomodação, cuidados médicos e instalações sanitárias adequadas.

4.5 Trabalho a bordo

4.5.1 Norma. Não deverá ser exigido que os clandestinos trabalhem a bordo do navio, exceto em situações de emergência, ou com relação às suas acomodações a bordo.

4.6 Interrogatório e informação prestada pelo comandante do navio

4.6.1 Norma. Os Governos Contratantes deverão exigir que os comandantes dos navios envidem todos os esforços no sentido de verificar a identidade, inclusive a nacionalidade/cidadania do clandestino e o seu porto de embarque, e que informem a existência de clandestinos, juntamente com os detalhes pertinentes, aos poderes públicos do primeiro porto de escala programado. Estas informações deverão ser fornecidas também ao armador, aos poderes públicos do porto de embarque, ao Estado da bandeira e aos próximos portos de escala, se for pertinente.

4.6.2 Prática Recomendada. Ao obter os detalhes pertinentes para enviar as informações, o comandan-

te do navio deve utilizar o formulário apresentado no apêndice 3.

4.6.3 **Norma.** Os Governos Contratantes deverão instruir os comandantes dos navios autorizados a arvorar a sua bandeira no sentido de que quando o clandestino declarar ser um refugiado, esta informação deverá ser tratada como confidencial, na medida em que isto for necessários para a segurança do clandestino.

4.7. Informação à Organização Marítima Internacional

4.7.1 Prática Recomendada. Os poderes públicos deverão informar todos os incidentes envolvendo clandestinos ao Secretário Geral da Organização Marítima Internacional.

D. DESVIO DA ROTA PLANEJADA

4.8 Norma. Os poderes públicos deverão exortar todos os armadores que operam navios autorizados a arvorar a sua bandeira a instruir os seus comandantes no sentido de não se desviarem da rota planejada para procurar desembarcar os clandestinos encontrados a bordo do navio após ele ter saído das águas territoriais do país em que o clandestino embarcou, a menos que:

- seja dada autorização pelos poderes públicos do Estado para cujo porto o navio vai se desviar, para desembarcar os clandestinos; ou
- tenha sido providenciada em qualquer outro lugar a repatriação, com uma documentação suficiente e com a permissão para o desembarque; ou
- haja motivos atenuantes, de segurança, de saúde ou de compaixão.

E. DESEMBARQUE E RETORNO DE UM CLANDESTINO

4.9. O Estado do primeiro porto de escala de acordo com o plano da viagem

4.9.1 Norma. Os poderes públicos do país do primeiro porto em que o navio deverá fazer escala depois da descoberta de um clandestino deverão decidir, de acordo com a legislação nacional, se autorizam a entrada do clandestino naquele Estado.

4.9.2 **Norma.** Os poderes públicos do país do primeiro porto em que o navio deverá fazer escala depois da descoberta de um clandestino deverão autorizar o desembarque do clandestino, quando este estiver de posse de documentos de viagem válidos para o retorno e quando os poderes públicos estiverem convencidos de foram tomadas, ou serão tomadas, as medidas adequadas para o repatriamento e que todas as exigências relativas ao seu trânsito foram, ou serão, atendidas.

4.9.3 Norma. Quando for adequado, e estiver de acordo com a legislação nacional, os poderes públicos

do país do primeiro porto em que o navio deverá fazer escala depois da descoberta de um clandestino deverão autorizar o desembarque do clandestino quando estiverem convencidos de que eles ou o armador irão obter os documentos de viagem válidos, tomar as medidas adequadas para o repatriamento do clandestino e atender a todas as exigências relativas ao seu trânsito. Além disso, os poderes públicos deverão considerar favoravelmente a possibilidade de desembarcar o clandestino quando for impossível fazer a sua retirada no porto de chegada do navio, ou quando existirem outros fatores que impeçam a sua retirada do navio. Estes fatores podem incluir, mas não se restringirem a situações em que:

- o caso não tenha sido solucionado no momento da partida do navio; ou
- a presença do clandestino a bordo possa colocar em risco a operação segura do navio, a saúde da tripulação ou do clandestino.

4.10. Portos de escala subseqüentes

4.10.1 Norma. Quando não tiver sido efetuado o desembarque de um clandestino no primeiro porto em que o navio tiver feito escala depois da sua descoberta, os poderes públicos dos portos de escala seguintes deverão examinar o clandestino com vistas ao seu desembarque, de acordo com as Normas 4.9.1, 4.9.2 e 4.9.3.

4.11 Estado de nacionalidade ou em que tenha Direito de Residência

4.11.1 Norma. Os poderes públicos deverão, de acordo com a legislação internacional, aceitar o retorno do clandestino que possua nacionalidade/cidadania plena, ou aceitar o retorno de um clandestino que, de acordo com a sua legislação nacional, tenha o direito de residência no seu Estado.

4.11.2 Norma. Os poderes públicos deverão, quando possível, ajudar a verificar a identidade e a nacionalidade/cidadania dos clandestinos que afirmarem ser cidadãos do seu Estado, ou de ter o direito de residência naquele Estado.

4.12 Estado em que ocorreu o Embarque

4.12.1 Norma. Quando tiver sido verificado de modo a que fiquem convencidos de que os clandestinos embarcaram num navio num porto do seu Estado, os poderes públicos deverão aceitar para exame aqueles clandestinos que estiverem sendo restituídos do seu local de desembarque após ter-lhes sido negada a autorização para a admissão naquele local. Os poderes públicos do Estado em que ocorreu o embarque não deverão restituir aqueles clandestinos ao país que anteriormente negou-lhes autorização para admissão.

4.12.2 Norma. Quando tiver sido verificado de modo a que fiquem convencidos de que pretensos clandestinos embarcaram num navio num porto do

seu Estado, os poderes públicos deverão aceitar o desembarque dos pretensos clandestinos e dos clandestinos encontrados a bordo do navio enquanto ela ainda estiver em suas águas territoriais ou, se for aplicável de acordo com a legislação nacional daquele Estado, num local de jurisdição da imigração daquele Estado. Não deverá ser imposta ao armador qualquer penalidade ou encargos com relação aos custos relativos à detenção ou à retirada.

4.12.3 Norma. Quando um pretenso clandestino não tiver sido desembarcado no porto de embarque, ele/ela deve ser considerado um clandestino, de acordo com as regras desta seção.

4.13 O Estado da Bandeira

4.13.1 Norma. Os poderes públicos do Estado da bandeira do navio devem ajudar e cooperar com o comandante/armador, ou com os poderes públicos competentes dos portos de escala em:

- identificar o clandestino e verificar a sua nacionalidade;
- officiar aos poderes públicos competentes para que auxiliem na retirada do clandestino do navio na primeira oportunidade; e
- tomar providências para a retirada ou para o repatriamento do clandestino.

4.14. Retorno de clandestinos

4.14.1 Prática Recomendada. Quando um clandestino possuir documentos inadequados, os poderes públicos devem, sempre que for possível e na medida do que for compatível com a legislação nacional e as exigências relativas à segurança, expedir uma carta de esclarecimento, com a fotografia do clandestino e com outras informações importantes. A carta, autorizando o retorno do clandestino ao seu país de origem ou ao local em que deu início à sua viagem, como for adequado, por qualquer meio de transporte e especificando quaisquer outras condições impostas pelas autoridades, deverá ser entregue ao operador que estiver realizando a retirada do clandestino. Esta carta deverá conter as informações exigidas pelas autoridades dos locais de trânsito e/ou do local do desembarque.

4.14.2 Prática Recomendada. Os poderes públicos do Estado em que o clandestino tiver desembarcado devem entrar em contato com os poderes públicos competentes dos locais de trânsito durante o retorno de um clandestino, para informá-los a situação do clandestino. Além disto, os poderes públicos dos países de trânsito durante o retorno de qualquer clandestino devem autorizar, sujeito às exigências normais de visto e às questões de segurança, o trânsito através dos seus portos e aeroportos do clandestino que estiver viajando de acordo com as instruções ou

determinações dos poderes públicos do país, ou da administração do porto de desembarque.

4.14.3 Prática Recomendada. Quando um Estado do porto tiver recusado o desembarque de um clandestino, aquele Estado deve, sem qualquer demora indevida, informar ao Estado da bandeira do navio que estiver transportando o clandestino os motivos para recusar o desembarque.

4.15 Custo do retorno e da manutenção dos clandestinos

4.15.1 Prática Recomendada. Os poderes públicos do Estado em que um clandestino tiver sido desembarcado devem normalmente informar ao armador em cujo navio foi encontrado o clandestino, ou ao seu representante, na medida do possível, o nível dos custos decorrentes da sua detenção e do seu retorno, se o armador tiver que arcar com estes custos. Além disto, os poderes públicos devem reduzir estes custos ao mínimo, na medida do possível e de acordo com a legislação nacional, se eles tiverem que ser arcados pelo armador.

4.15.2 Prática Recomendada. O período durante o qual os armadores forem considerados pelos poderes públicos do Estado em que o clandestino tiver sido desembarcado como responsáveis por arcar com os custos de manutenção daquele clandestino deve ser reduzido ao mínimo.

4.15.3 Norma. Os poderes públicos deverão, de acordo com a legislação nacional, considerar a possibilidade de conceder um abrandamento das penalidades contra os navios cujo comandante tiver informado corretamente às autoridades competentes do porto de chegada a existência de um clandestino, e tiver demonstrado ter tomado todas as medidas preventivas razoáveis para impedir que o clandestino obtivesse acesso ao navio.

4.15.4 Prática Recomendada. Os poderes públicos deverão, de acordo com a legislação nacional, considerar a possibilidade de conceder um abrandamento das penalidades, que de outro modo poderiam ser impostas, quando os armadores tiverem cooperado com as autoridades responsáveis pelo controle, de modo a satisfazer àquelas autoridades, com relação às medidas destinadas a impedir o transporte de clandestinos.”

10 As seções 4, 5 e 6, e os parágrafos correspondentes devem ser reenumeradas como seções 5, 6 e 7.

11 Nos parágrafos 5.16, 5.17 e 5.18 reenumerados, substituir “Norma 4.8” por “Norma 5.15”.

12 No parágrafo 7.5 reenumerado, substituir “Norma 6.2” por “Norma 7.2”.

13 No parágrafo 7.9 reenumerado, substituir “Norma 6.2” por “Norma 7.8”.

14 Os Apêndices devem ser reenumerados da seguinte maneira:

1 O Apêndice 1 deve ser mantido como Apêndice 1;

2 O Apêndice 2 passa a ser Apêndice 6;

3 O Apêndice 3 passa a ser Apêndice 4;

4 O Apêndice 4 passa a ser Apêndice 2;

5 O Apêndice 5 deve ser mantido como Apêndice 5; e

6 O Apêndice 6 passa a ser Apêndice 7;

15 Acrescentar o seguinte Apêndice 3 novo – Formulário mencionado na Prática Recomendada 4.6.2:

“APÊNDICE 3

Formulário para Detalhes Relativos ao Clandestino, mencionado na Prática Recomendada 4.6.2

DETALHES RELATIVOS AO NAVIO	
<i>Nome do navio:</i>	<i>Identidade - tipo do documento, ex.: N° do Passaporte:</i>
<i>Número da IMO:</i>	<i>N° da Carteira de ID, ou N° do livro de Marítimos:</i>
<i>Bandeira:</i>	<i>Se possuir,</i>
<i>Empresa:</i>	<i>Data da emissão:</i>
<i>Endereço da empresa:</i>	<i>Local da emissão:</i>
<i>Agente no próximo porto:</i>	<i>Data do término da validade:</i>
<i>Endereço do agente:</i>	<i>Emitido por:</i>
<i>IRCS:</i>	<i>Fotografia do clandestino:</i>
<i>Número do INMARSAT:</i>	
<i>Porto de registro:</i>	
<i>Nome do Comandante:</i>	<i>Descrição física geral do clandestino:</i>
DETALHES RELATIVOS AO CLANDESTINO	
<i>Data/hora em que foi encontrado a bordo:</i>	
<i>Local do embarque:</i>	
<i>País do embarque:</i>	
<i>Data/hora do embarque:</i>	
<i>Destino final pretendido:</i>	
<i>Motivos declarados para ter embarcado no navio:</i>	
<i>Sobrenome:</i>	
<i>Nome:</i>	
<i>Nome pelo qual é conhecido:</i>	

<i>Sexo:</i>	<i>Primeiro idioma:</i>
<i>Data de nascimento:</i>	<i>Falado:</i>
<i>Local de nascimento:</i>	<i>Lido:</i>
<i>Nacionalidade declarada:</i>	<i>Escrito:</i>
<i>Endereço residencial:</i>	<i>Outros idiomas:</i>
<i>País de domicílio</i>	<i>Falado:</i>
	<i>Lido:</i>
	<i>Escrito:</i>

* Se o clandestino declarar-se um refugiado, ou estar procurando obter asilo, esta informação deverá ser tratada como confidencial na medida do necessário à sua segurança.

Outros detalhes:

1) *Método de embarque, inclusive outras pessoas envolvidas (ex.: tripulação, trabalhadores portuários, etc.) e se o clandestino estava oculto no meio da carga/num "container", ou escondido no navio:*

2) *Inventário dos pertences do clandestino:*

3) *Declaração prestada pelo clandestino:*

4) *Declaração prestada pelo Comandante (inclusive qualquer observação sobre a credibilidade das informações prestadas pelo clandestino).*

Data(s) da(s) entrevista(s):

Assinatura do clandestino:

Assinatura do Comandante:

Data:

Data: “

17 No fim do Formulário 6 no Apêndice 1, suprimir todo o texto começando com “Exemplo de um formulário . . .”