



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 480-B, DE 2023

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

**Mensagem nº 448/2023
Ofício nº 651/2023
Mensagem nº 1419/2000**

Aprova o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), conforme emendada pela Resolução FAL.10 (35); tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relatora: DEP. HELENA LIMA); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relatora: DEP. LAURA CARNEIRO).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIACÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , **DE 2023**
(MENSAGEM Nº 448/2023)

Aprova o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), conforme emendada pela Resolução FAL.10 (35).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), conforme emendada pela Resolução FAL.10(35).

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Convenção, conforme emendada pela Resolução FAL.10(35), bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 6 de dezembro de 2023.

Deputado Paulo Alexandre Barbosa
Presidente



MENSAGEM N.º 448, DE 2023

(Do Poder Executivo)

Ofício nº 651/2023
Mensagem nº 1419/2000

Resolução FAL.10 (35), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), e o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), como emendada.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

MENSAGEM Nº 448

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministro de Estado das Relações Exteriores e do Ministro de Estado da Defesa, o texto da Resolução FAL.10 (35), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), e o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), como emendada.

Brasília, 11 de setembro de 2023.



Brasília, 7 de Junho de 2023

Senhor Presidente da República,

Submetemos à sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto consolidado da Resolução FAL.10(35), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), e o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), como emendada.

2. A Convenção FAL 65 tem o propósito de facilitar o tráfego marítimo, por meio da simplificação e redução das formalidades, exigências documentais e procedimentos de chegada, permanência e saída do porto. A referida Convenção entrou em vigor em 1967, tendo sido promulgada no Brasil por meio do Decreto nº 80.672/1977.

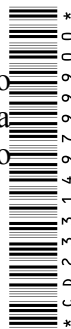
3. Em 2009, a IMO adotou a Resolução FAL.10(35), em vigor desde 2010, que introduziu modificações substantivas ao texto original da Convenção.

4. Considerando a Resolução supracitada, a incidência de termos traduzidos diferentemente ao longo do tempo e a necessidade de compatibilizar o texto em vigor com a terminologia atualmente empregada no setor marítimo, torna-se também adequado proceder a uma consolidação do texto da Convenção, o que pressupõe nova análise pelo Congresso Nacional.

5. Por meio do Ofício nº 10-36/CCA-IMO-MB, de 23/3/2021, a Comissão Coordenadora para os Assuntos da IMO (CCA-IMO) da Marinha do Brasil solicitou ao Itamaraty a adoção das providências cabíveis com vistas à internalização dos referidos atos no ordenamento brasileiro.

6. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o Artigo 84, inciso VIII, combinado com o Artigo 49, inciso I da Constituição Federal, submetemos-lhe o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autênticas do texto da Convenção e da Resolução FAL.10(35).

Respeitosamente,



Assinado eletronicamente por: Mauro Luiz Iecker Vieira, José Múcio Monteiro Filho



CONVENÇÃO SOBRE FACILITAÇÃO DO TRÁFEGO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965

OS GOVERNOS CONTRATANTES:

DESEJANDO facilitar o tráfego marítimo, pela simplificação e redução a um mínimo das formalidades, exigências documentais e procedimentos para a chegada, permanência no porto e saída dos navios empregados em viagens internacionais;

CONCORDARAM com o que se segue:

Artigo I

Os Governos Contratantes se comprometem a adotar, de acordo com as disposições da presente Convenção e do seu Anexo, todas as medidas apropriadas no sentido de facilitar e acelerar o tráfego marítimo internacional bem como de evitar atrasos desnecessários aos navios e às pessoas e bens neles embarcados.

Artigo II

- (1) Os Governos Contratantes se comprometem a cooperar, de acordo com as disposições da presente Convenção, na formulação e aplicação de medidas destinadas a facilitar a chegada, permanência no porto e saída dos navios. Tais medidas deverão ser, na medida do possível, pelo menos tão favoráveis quanto as que vigoram para outros modais do transporte internacional, embora possam diferir segundo as condições particulares de cada um deles.
- (2) As medidas destinadas a facilitar o tráfego marítimo internacional previstas nesta Convenção e no seu Anexo aplicam-se, igualmente, aos navios de estados costeiros e não costeiros cujos Governos sejam Parte da presente Convenção.
- (3) As disposições da presente Convenção não se aplicam nem aos navios de guerra, nem às embarcações de esporte e recreio.

Artigo III

Os Governos Contratantes se comprometem a cooperar, tanto quanto possível, na uniformização das formalidades, exigências documentais e procedimentos em todos os campos em que tal uniformização possa facilitar e melhorar o tráfego marítimo internacional, bem como a reduzir ao mínimo quaisquer modificações julgadas necessárias nas formalidades, exigências documentais e procedimentos para satisfazer às exigências especiais de ordem interna.

Artigo IV

A fim de atingir os objetivos enunciados nos artigos precedentes da presente Convenção, os Governos Contratantes se comprometem a cooperar entre si, ou por intermédio da Organização Marítima Internacional (daqui por diante denominada a "Organização"), nas questões relativas às formalidades, exigências documentais e procedimentos, bem como na sua aplicação no tráfego marítimo internacional.

Artigo V

- (1) Nenhuma das disposições da presente Convenção, ou de seu Anexo, deverá ser interpretada como obstáculo à aplicação de qualquer facilitação mais ampla que um Governo Contratante conceda ou possa vir a conceder, no sentido de facilitar o tráfego marítimo internacional, em virtude de sua legislação nacional ou de disposições de qualquer outro acordo internacional.
- (2) Nenhuma das disposições da presente Convenção, ou de seu Anexo, deverá ser interpretada como obstáculo a um Governo Contratante para a aplicação de medidas temporárias que considere necessárias à preservação da moralidade, segurança e ordem pública, ou para impedir a introdução ou propagação de doenças ou pestes que ameacem a saúde pública, os animais ou os vegetais.
- (3) Todos os assuntos que não sejam objeto de prescrições expressas da presente Convenção, permanecem sujeitos à legislação dos Governos Contratantes.

Artigo VI

Para os fins de aplicação da presente Convenção e do seu Anexo, entende-se:

- (a) por “*Normas*”, as disposições julgadas possíveis e necessárias de serem aplicadas uniformemente pelos Governos Contratantes, segundo a Convenção, a fim de facilitar o tráfego marítimo internacional;
- (b) por “*Práticas Recomendadas*”, as disposições julgadas desejáveis de serem aplicadas pelos Governos Contratantes a fim de facilitar o tráfego marítimo internacional.

Artigo VII

- (1) O Anexo à presente Convenção pode ser modificado pelos Governos Contratantes, seja por iniciativa de um deles, seja por ocasião de uma conferência convocada para tal.
- (2) Qualquer Governo Contratante pode propor emendas ao Anexo, encaminhando uma minuta de emenda ao Secretário-Geral da Organização (daqui por diante denominado “Secretário-Geral”):
 - (a) Qualquer emenda proposta de acordo com o presente parágrafo deverá ser examinada pelo Comitê de Facilitação da Organização, desde que tenha sido divulgada no mínimo três meses antes da reunião do dito Comitê. Se adotada por dois terços dos Governos Contratantes presentes e votantes, a emenda deverá ser comunicada pelo Secretário-Geral a todos os Governos Contratantes.
 - (b) Qualquer emenda ao Anexo adotada de acordo com o presente parágrafo deverá entrar em vigor quinze meses depois do Secretário-Geral comunicar sua adoção a todos os Governos Contratantes, a menos que nos doze meses subsequentes à essa comunicação pelo menos um terço dos Governos Contratantes tenha notificado por escrito ao Secretário-Geral sua não aceitação da dita proposição.
 - (c) O Secretário-Geral deverá informar a todos os Governos Contratantes sobre qualquer notificação recebida de acordo com a alínea b), assim como a data de entrada em vigor da emenda.
 - (d) Os Governos Contratantes que não aceitarem uma emenda não estão obrigados a cumpri-la, mas deverão seguir os procedimentos definidos pelo artigo VIII da presente Convenção.
- (3) O Secretário-Geral deverá convocar uma Conferência dos Governos Contratantes para examinar emendas ao Anexo da Convenção sempre que pelo menos um terço desses Governos assim solicitar. Toda emenda adotada por uma maioria de dois terços dos Governos Contratantes presentes e votantes em tal Conferência deverá entrar em vigor seis meses após a data em que o Secretário-Geral notificar os Governos Contratantes sobre a adoção da emenda.
- (4) O Secretário-Geral deverá notificar prontamente todos os Governos signatários sobre a adoção e entrada em vigor de qualquer emenda adotada em conformidade com o presente artigo.

Artigo VIII

- (1) Qualquer Governo Contratante que julgar impraticável sujeitar-se a qualquer das Normas pela adaptação de suas formalidades, exigências documentais e procedimentos, ou que considere necessário, por razões de ordem interna, adotar dispositivos diferentes dos previstos na referida Norma, deverá informar tal situação ao Secretário-Geral e notificá-lo sobre as diferenças existentes entre suas práticas e a Norma. Tal notificação deverá ser feita o mais rápido possível depois da entrada em vigor da presente Convenção para o Governo interessado, ou logo que decidida a adoção de formalidades, exigências documentais e procedimentos diferentes dos prescritos numa Norma.
- (2) A notificação de qualquer diferença por um Governo Contratante, no caso de uma emenda à uma Norma ou de uma Norma adotada recentemente, deverá ser feita ao Secretário-Geral tão logo possível após a entrada em vigor de tal emenda ou adoção da nova Norma, ou após a adoção de tais diferenças, e pode incluir uma indicação da ação proposta para introduzir as formalidades, exigências documentais e procedimentos em total acordo com a Norma emendada ou recentemente adotada.
- (3) Os Governos Contratantes são instados a adequar suas formalidades, exigências documentais e procedimentos de acordo com as Práticas Recomendadas à medida que praticável. Tão logo um Governo Contratante adapte suas próprias formalidades, exigências documentais e procedimentos de acordo com qualquer Prática Recomendada, deverá notificar ao Secretário-Geral sobre isso.
- (4) O Secretário-Geral deverá informar aos Governos Contratantes de qualquer notificação que lhe seja feita de acordo com os parágrafos precedentes deste artigo.

Artigo IX

O Secretário-Geral deverá convocar uma Conferência dos Governos Contratantes, para revisão ou emenda da presente Convenção, sempre que para tal for solicitado por pelo menos um terço dos Governos Contratantes. Quaisquer revisões ou emendas deverão ser adotadas pela Conferência por uma maioria de dois terços e, para sua aceitação, deverão ser a seguir certificadas e divulgadas pelo Secretário-Geral a todos os Governos Contratantes. Um ano após essas disposições revistas ou emendas terem sido aceitas por dois terços dos Governos Contratantes, cada revisão ou emenda deverá entrar em vigor para

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



todos os Governos Contratantes, exceto para aqueles que antes de sua entrada em vigor tenham declarado não a aceitarem. A Conferência poderá decidir, por uma maioria de dois terços no momento da adoção, que um texto revisto ou uma emenda de natureza tal que todo Governo que tenha feito uma declaração de não aceitação, e que não aceite a revisão ou emenda dentro do prazo de um ano a partir da sua entrada em vigor, deixará, vencido tal prazo, de fazer parte da Convenção.

Artigo X

- (1) A presente Convenção deverá permanecer aberta para assinatura por seis meses a partir desta data e depois disso deverá permanecer aberta para adesão.
- (2) Os Governos dos Estados Membros da Organização das Nações Unidas, de quaisquer das agências especializadas da Agência Internacional de Energia Atômica, ou que sejam parte no Estatuto da Corte Internacional de Justiça, podem vir a ser Parte na presente Convenção por:
- (a) assinatura sem reservas quanto à aceitação;
 - (b) assinatura com reservas quanto à aceitação seguida pela aceitação; ou
 - (c) adesão.

A aceitação ou adesão deverão ser efetuadas mediante o depósito de um instrumento junto ao Secretário-Geral.

- (3) O Governo de qualquer Estado não habilitado a se tornar Parte da Convenção em virtude do parágrafo 2 deste artigo pode dirigir um pedido nesse sentido ao Secretário-Geral. Esse Estado poderá ser admitido como Parte na Convenção, em conformidade com as disposições do parágrafo 2, desde que seu pedido seja aprovado por dois terços dos Membros da Organização que não os Membros Associados.

Artigo XI

A presente Convenção deverá entrar em vigor 60 dias após a data em que os Governos de pelo menos dez Estados a tenham assinado sem reservas quanto à aceitação, ou tenham depositado seu instrumento de aceitação ou adesão. Ela deverá entrar em vigor para todos os Governos que posteriormente a aceitem, ou que a ela tenham aderido, sessenta dias depois do depósito do instrumento de aceitação ou adesão.

Artigo XII

Três anos após a presente Convenção entrar em vigor para um Governo Contratante, esse Governo pode denunciá-la mediante notificação por escrito dirigida ao Secretário-Geral, que, por sua vez, deverá notificar a todos os outros Governos Contratantes do teor e da data de recebimento de qualquer notificação dessa natureza. Esta denúncia deverá surtir efeito um ano após o Secretário-Geral ter recebido tal notificação ou ao término de qualquer período mais longo porventura especificado na referida notificação.

Artigo XIII

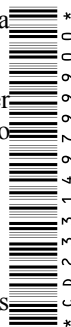
- (1)
- (a) As Nações Unidas, nos casos onde elas são a autoridade administrativa para um território, ou qualquer Governo Contratante responsável pelas relações internacionais de um território, deverá tão logo que possível consultar tal território em um esforço para estender a presente Convenção àquele território, e pode a qualquer tempo por notificação escrita ao Secretário-Geral, declarar que a Convenção deverá estender-se a tal território.
 - (b) A presente Convenção deverá estender-se ao território assim mencionado a partir da data de recebimento da notificação ou de outra data nela especificada.
 - (c) As disposições do artigo VIII da presente Convenção deverão ser aplicadas a todos os territórios aos quais a Convenção seja estendida em conformidade com o presente artigo. A expressão “suas próprias formalidades, exigências documentais e procedimentos” deverá compreender, neste caso, as disposições em vigor no território em questão.
 - (d) A presente Convenção deverá cessar de ser aplicada a qualquer território um ano após o recebimento de uma notificação com essa finalidade pelo Secretário-Geral, ou em data posterior, se assim for especificada.
- (2) O Secretário-Geral deverá informar a todos os Governos Contratantes da ampliação da presente Convenção a qualquer território, de acordo com o parágrafo 1 deste artigo, especificando em cada caso a data a partir da qual a Convenção foi então ampliada.

Artigo XIV

O Secretário-Geral deverá informar a todos os Governos signatários da Convenção, a todos os Governos Contratantes e a todos os Membros da Organização:

- (a) a situação das assinaturas apostas à presente Convenção e suas datas;
- (b) o depósito dos instrumentos de aceitação e de adesão, bem como suas respectivas datas de depósito;

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



- (c) a data na qual a Convenção entrará em vigor, em conformidade com o artigo XI;
- (d) as notificações recebidas de acordo com os artigos XII e XIII bem como as suas datas;
- (e) a convocação de quaisquer das Conferências previstas nos artigos VII ou IX.

Artigo XV

A presente Convenção e seu Anexo deverão ficar depositados junto ao Secretário-Geral, que dela deverá transmitir cópias autenticadas aos Governos signatários e a todo e qualquer Governo que venha a aderir à presente Convenção. Tão logo entrar em vigor, a presente Convenção deverá ser registrada pelo Secretário-Geral de acordo com as disposições do Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Artigo XVI

A presente Convenção e seu Anexo deverá ser redigida nas línguas inglesa e francesa, sendo ambos os textos igualmente dignos de fé. Deverão ser preparadas traduções oficiais nas línguas russa e espanhola, que deverão ser depositadas juntamente com os textos originais assinados.

EM TESTEMUNHO DO AQUI CONTIDO, os abaixo assinados, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos para este propósito, assinaram a presente Convenção.*

FEITA em Londres aos nove dias do mês de abril de 1965.

* Assinaturas omitidas



SEÇÃO 1

DEFINIÇÕES E DISPOSIÇÕES GERAIS

A. DEFINIÇÕES

Para os fins das disposições deste Anexo, os seguintes significados deverão ser atribuídos aos termos abaixo:

Pretensão-Clandestino. Uma pessoa que esteja escondida em um navio, ou numa carga posteriormente embarcada no 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.

Carga. Quaisquer bens, produtos manufaturados, mercadorias e outros artigos de qualquer espécie transportados a bordo de um navio, que não sejam mala postal, provisões de bordo, sobressalentes do navio, equipamentos do navio, bens da tripulação e bagagem acompanhada de passageiros.

Bens da tripulação. Roupas, itens de uso diário e quaisquer outros artigos, inclusive moeda corrente, pertencentes à tripulação e transportados no navio.

Membro da tripulação. Qualquer pessoa efetivamente empregada durante uma viagem no cumprimento de tarefas a bordo relativas ao funcionamento ou serviço do navio, e incluída na lista de tripulantes.

Navio de cruzeiro. Um navio em viagem internacional, transportando passageiros participantes de um programa em grupo e acomodados a bordo com a finalidade de fazer visitas turísticas temporárias programadas em um ou mais portos diferentes, ao qual durante a viagem não é normalmente permitido:

- (a) embarcar ou desembarcar quaisquer outros passageiros;
- (b) carregar ou descarregar qualquer carga.

Despacho aduaneiro. Cumprimento das formalidades aduaneiras necessárias para permitir que mercadorias entrem para uso doméstico, para serem exportadas ou para serem submetidas a outro procedimento aduaneiro.

Liberção aduaneira. Ação realizada pelas autoridades aduaneiras para permitir que as mercadorias que estão sendo despachadas sejam colocadas à disposição das pessoas interessadas.

Documento. Informação apresentando dados por um meio eletrônico ou por um meio não eletrônico.

Hora estimada de chegada (ETA). Hora em que um navio estima que chegará ao ponto de recebimento do práctico que serve a um porto, ou em que espera entrar num local específico da área portuária ao qual se aplicam as regras do porto.

Manifesto. Documento que relaciona os diversos dados constantes dos conhecimentos de embarque e de outros documentos de transporte emitidos para o transporte de mercadorias a bordo dos navios.

Passageiro em trânsito. Um passageiro que chega de navio procedente de um país estrangeiro, com o propósito de continuar sua jornada de navio, ou por algum outro meio de transporte, para um país estrangeiro.

Bagagem acompanhada de passageiros. Propriedade, que pode incluir moeda corrente, transportada por um passageiro do navio, seja em sua posse pessoal ou não, desde que não seja transportada de acordo com um contrato de transporte de mercadorias ou outro acordo similar.

Porto. Qualquer porto, terminal, terminal “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.

Itens postais. Correspondências e outros objetos apresentados para serem transportados por um navio pelas administrações postais e destinados a serem entregues a outras administrações postais nos portos de escala.

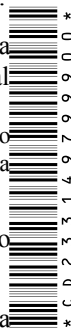
Autoridades públicas. As agências ou agentes de um Estado, responsáveis pela aplicação e cumprimento das leis e regulamentos desse Estado, que se relacionam com qualquer aspecto das Normas e Práticas Recomendadas contidas neste anexo.

Medidas de proteção. Medidas criadas e implementadas em conformidade com acordos internacionais a fim de melhorar a proteção a bordo dos navios e das áreas e instalações portuárias, bem como das mercadorias transportadas na rede internacional de comércio, para detectar e impedir atos ilícitos.

* referentes à Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima (Convenção SUA), ao Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS) e à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) cap. XI-2.

Armador. Alguém que possui ou opera um navio, seja uma pessoa, empresa ou outra entidade legal, e qualquer pessoa agindo em nome do proprietário ou operador.

Documentos do navio. Certificados e outros documentos que deverão ser disponibilizados pelo comandante do navio para demonstrar a conformidade do navio diante dos regulamentos internacionais ou nacionais.



Equipamento do navio. Artigos, que não peças sobressalentes do navio, transportados a bordo para uso do navio, que sejam removíveis, mas não de natureza consumível, incluindo acessórios tais como embarcações salva-vidas, dispositivos salva-vidas, mobília, aparelhos do navio e itens similares.

Sobressalentes do navio. Artigos de natureza de reparo ou substituição, para utilização a bordo do navio no qual são transportados.

Provisões de bordo. Mercadorias para uso a bordo do navio, incluindo gêneros consumíveis, mercadorias transportadas para venda aos passageiros e membros da tripulação, combustível e lubrificantes, mas excluídos o equipamento e os sobressalentes do navio.

Licença para baixar à terra. Permissão para um membro da tripulação ir para terra durante a permanência do navio no porto, dentro dos limites geográficos ou de tempo, se existentes, como decidido pelas autoridades públicas.

Clandestino. Uma pessoa que esteja escondida em um navio ou numa carga posteriormente embarcada no 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 como um clandestino pelo comandante às autoridades competentes.

Admissão temporária. Procedimento aduaneiro em que certas mercadorias podem ser importadas para o território de uma Alfândega e sob certas condições liberadas, total ou parcialmente, do pagamento de taxas de importação e impostos e sem que sejam aplicadas proibições de importação ou restrições de caráter econômico; tais mercadorias devem ser importadas com um propósito específico e devem ser predestinadas à reexportação dentro de um período de tempo específico sem que tenham sofrido qualquer modificação, exceto se causada pela depreciação normal devida à sua utilização.

Hora de chegada. Hora em que um navio primeiro fundeia ou atraca em um porto.

Documento de transporte. Informação que evidencia um contrato de transporte de mercadorias entre um armador e um consignador, tal como uma guia de embarque marítimo, um conhecimento de embarque ou um documento de transporte multimodal.

B. DISPOSIÇÕES GERAIS

Em conjunção com o parágrafo 2 do artigo V da Convenção, as disposições deste anexo não deverão impedir as autoridades públicas de tomar as medidas adequadas, incluindo o pedido de informações adicionais, conforme possa ser necessário nos casos de suspeita de fraude ou para o trato de problemas especiais que constituam um grave perigo para a ordem pública (*ordre public*), segurança pública ou saúde pública, tais como atos ilegais contra a segurança do tráfego marítimo e o tráfico ilícito de narcóticos e substâncias psicotrópicas, ou para prevenir a introdução ou propagação de doenças ou pestes que afetem animais ou vegetais.

1.1 **Norma.** As autoridades públicas somente deverão requerer, em todos os casos, que sejam fornecidas informações essenciais, devendo manter tais itens reduzidos a um mínimo.

1.1.1 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem levar em conta as implicações relativas a facilidades que possam resultar da introdução de sistemas para a troca eletrônica de informações, devendo considerá-las em colaboração com os armadores e todas as outras partes interessadas. As exigências de informação e procedimentos de controle existentes devem ser simplificadas, e atenção deve ser dada à conveniência de obter compatibilidade com outros sistemas de informação pertinentes.

1.2 **Prática Recomendada.** Não obstante o fato de que os documentos para certos propósitos possam ser prescritos separadamente e requeridos neste anexo, as autoridades públicas, tendo em mente o interesse daqueles a quem é exigido preencher tais documentos, assim como os propósitos para os quais se destinam, devem providenciar que quaisquer desses documentos sejam combinados num só em qualquer caso em que isso seja praticável e do qual possa resultar um grau apreciável de facilitação.

1.3 **Prática Recomendada.** As medidas e procedimentos impostos pelos Governos Contratantes com vistas à proteção dos navios e instalações portuárias ou à prevenção do tráfico de drogas ilícitas devem ser eficazes e, onde possível, utilizar a tecnologia da troca eletrônica de informações. Estas medidas e procedimentos (como gerenciamento de risco e cruzamento de informações, por exemplo) devem ser implementados de modo a causar o mínimo de interferência e evitar atrasos desnecessários aos navios e às pessoas ou propriedades a bordo.

C. SISTEMAS PARA TROCA ELETRÔNICA DE INFORMAÇÕES

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



1.4 **Norma.** Os Governos Contratantes, quando introduzindo sistemas para a troca eletrônica de informações requerida pelas autoridades públicas na chegada, permanência nos portos e saída dos navios, pessoas e cargas para facilitação do processo de despacho, deverão incentivar as autoridades públicas e outras partes interessadas (armadores, operadores, instalações portuárias e/ou agentes de carga, etc.) a trocarem informações em conformidade com as normas pertinentes da ONU, entre elas as “Normas de Intercâmbio de Dados por Meio Eletrônico para Administração, Comércio e Transporte” (UN/EDIFACT).

1.5 **Norma.** As autoridades públicas deverão aceitar quaisquer dos documentos requeridos para processos de despacho sob a forma de papel, quando produzidos por meio de técnicas de processamento de dados em papel comum, desde que sejam legíveis, estejam de acordo com o formato previsto nos formulários da Convenção FAL e contenham as informações requeridas.

1.6 **Norma.** As autoridades públicas, quando introduzindo sistemas para a troca eletrônica de informações para processos de despacho, deverão limitar as informações requeridas aos armadores e outras partes interessadas àquelas requeridas pela Convenção FAL.

1.7 **Prática Recomendada.** Quando planejando, introduzindo ou modificando sistemas para a troca eletrônica de informações para processos de despacho, as autoridades públicas devem:

- (a) propiciar, desde o início, oportunidade de consulta a todas as partes interessadas;
- (b) avaliar os procedimentos existentes e eliminar aqueles que forem desnecessários;
- (c) determinar quais desses procedimentos devem ser informatizados;
- (d) usar as Recomendações das Nações Unidas (UN) e as Normas ISO pertinentes até o máximo praticável;
- (e) adaptar esses sistemas para aplicações multimodais; e
- (f) tomar medidas apropriadas para minimizar o custo de implantação desses sistemas para os operadores e outros setores privados.

1.7.1 **Prática Recomendada.** Os Governos Contratantes devem incentivar as autoridades públicas e as outras partes interessadas a cooperar ou a participar diretamente do desenvolvimento de sistemas eletrônicos que utilizem as normas internacionalmente acordadas, com vistas a intensificar a troca de informações relativas à chegada, permanência no porto e saída dos navios, pessoas e cargas, e assegurar a interoperabilidade entre os sistemas das autoridades públicas e das outras partes envolvidas.

1.8 **Norma.** As autoridades públicas, quando introduzindo sistemas para a troca eletrônica de informações para auxiliar processos de despacho, deverão incentivar seu uso pelos operadores de navios e outras partes interessadas, mas não deverão reduzir o nível do serviço prestado para os operadores que não utilizarem tais sistemas.

1.8.1 **Prática Recomendada.** Os Governos Contratantes devem incentivar as autoridades públicas a introduzir medidas para permitir que os operadores do comércio e do transporte marítimo apresentem todas as informações requeridas pelas autoridades públicas relativas à chegada, permanência no porto e saída de navios, pessoas e cargas em um único ponto de entrada, evitando duplicidade.

D. TRÁFICO DE DROGAS ILÍCITAS

1.9 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem procurar estabelecer acordos de cooperação com armadores e outras partes interessadas para aumentar sua capacidade de combater o contrabando de drogas, enquanto providenciando intensificar a facilitação. Tais acordos podem se basear no Memorando de Entendimento do Conselho de Cooperação Alfandegária (desde 1994 conhecido como Organização Alfandegária Mundial) e as diretrizes a ele associadas.

1.10 **Norma.** Onde, como parte de acordos de cooperação, as autoridades públicas, armadores e outras partes interessadas derem acesso a informações comerciais e a outras sensíveis, essas informações deverão receber tratamento sigiloso.

E. TÉCNICAS DE CONTROLE

1.11 **Norma.** As autoridades públicas deverão utilizar o gerenciamento de risco para aperfeiçoar seus procedimentos de controle em fronteiras relativos a:

- liberação/despacho da carga;
- requisitos de proteção;
- sua capacidade de combater contrabando, e desse modo facilitar a circulação legal de pessoas e mercadorias.



SEÇÃO 2

CHEGADA, PERMANÊNCIA NO PORTO E SAÍDA DO NAVIO

Esta seção contém as cláusulas concernentes às formalidades requeridas pelas autoridades públicas aos armadores por ocasião da chegada, permanência no porto e saída do navio, e não deverá ser interpretada de modo a excluir a exigência de apresentação, para inspeção pelas autoridades competentes, de certificados e outros documentos do navio relativos ao seu registro, dimensões, segurança, tripulação e outras matérias relacionadas.

A. GENERALIDADES

2.1 **Norma.** As autoridades públicas não deverão reter, na chegada ou saída dos navios ao qual a Convenção se aplica, quaisquer documentos que não aqueles compreendidos na presente seção.

Os documentos em questão são:

- Declaração Geral
- Declaração de Carga
- Declaração de Provisões de Bordo
- Declaração de Bens da Tripulação
- Lista de Tripulantes
- Lista de Passageiros
- Manifesto de Cargas Perigosas
- Documentação requerida segundo a Convenção Postal Universal para correio
- Declaração Marítima de Saúde.

Nota: Foram desenvolvidos os seguintes formulários, como apresentado no apêndice 1:

- | | |
|------------------------------------|--------------|
| • Declaração Geral | - FAL Form 1 |
| • Declaração de Carga | - FAL Form 2 |
| • Declaração de Provisões de Bordo | - FAL Form 3 |
| • Declaração de Bens da Tripulação | - FAL Form 4 |
| • Lista de Tripulantes | - FAL Form 5 |
| • Lista de Passageiros | - FAL Form 6 |
| • Manifesto de Cargas Perigosas | - FAL Form 7 |

2.1.1 **Norma.** Os Governos Contratantes não deverão exigir formalidades consulares, encargos ou emolumentos relativos aos documentos requeridos para o despacho de navios.

2.1.2 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem desenvolver procedimentos para utilização das informações antecipadas relativas à chegada e à saída, de modo a facilitar o processamento das informações por elas requeridas para acelerar a posterior liberação e despacho de cargas e de pessoas.

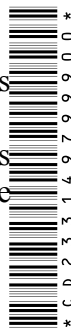
2.1.3 **Prática Recomendada.** A legislação nacional deve especificar as condições para o envio de informações antecipadas relativas à chegada e à saída. Em relação ao momento de transmissão das informações antecipadas relativas à chegada, este momento não deve ser normalmente predeterminado com grande antecedência em relação à hora em que o navio deixar o país de partida. Contudo, a legislação nacional também poderá especificar exceções, em complemento a esta regra básica, se o tempo necessário para a viagem for mais curto do que o requerido pela regra básica.

2.1.4 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas não devem exigir o envio em separado de uma Declaração Geral, de uma Declaração de Carga, de uma Lista de Tripulantes e de uma Lista de Passageiros se os dados contidos nesses documentos constarem nas informações antecipadas relativas à chegada.

2.1.5 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem:

- (a) desenvolver sistemas para a transmissão eletrônica de dados para o envio de informações antecipadas relativas à chegada e à saída;
- (b) considerar a reutilização das informações antecipadas relativas à chegada e à saída nos procedimentos subsequentes, como parte das informações requeridas para a liberação e despacho de passageiros e cargas.

B. CONTEÚDO E FINALIDADE DOS DOCUMENTOS



2.2 **Norma.** A Declaração Geral deverá ser o documento básico que fornece, na chegada e na saída, os dados requeridos pelas autoridades públicas em relação ao navio.

2.2.1 **Prática Recomendada.** O mesmo modelo de Declaração Geral deve ser aceito tanto na chegada como na saída do navio.

2.2.2 **Prática Recomendada.** Na Declaração Geral as autoridades públicas não devem requerer mais que os seguintes dados:

- nome, tipo e número IMO do navio
- indicativo de chamada
- estado de bandeira do navio
- número da viagem
- particularidades a respeito do registro
- particularidades a respeito da arqueação
- nome do comandante
- nome e detalhes de contato do agente do navio
- descrição sumária da carga
- número de tripulantes
- número de passageiros
- particularidades sumárias da viagem
- data e hora de chegada, ou data de saída
- porto de chegada ou de saída
- posição do navio no porto
- necessidades do navio em termos de instalações de recebimento de rejeitos e resíduos
- último porto de escala / próximo porto de escala.

2.2.3 **Norma.** As autoridades públicas deverão aceitar que a Declaração Geral seja datada e assinada tanto pelo comandante como pelo agente do navio ou por outra pessoa devidamente autorizada pelo comandante, ou autenticada de modo considerado aceitável pela autoridade pública concernente.

2.3 **Norma.** A Declaração de Carga deverá ser o documento básico que fornece, na chegada e na saída, os dados requeridos pelas autoridades públicas em relação à carga. Contudo, também pode ser exigido que as particularidades sobre qualquer carga perigosa sejam fornecidas separadamente.

2.3.1 **Prática Recomendada.** Na Declaração de Carga as autoridades públicas não devem requerer mais que os seguintes dados:

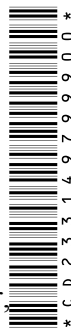
(a) na chegada

- nome e número IMO do navio
- estado de bandeira do navio
- nome do comandante
- indicativo de chamada
- número da viagem
- porto de carregamento
- porto onde foi redigida a declaração
- identificação do contêiner, onde apropriado; marcas e números; número e tipo de embalagem; quantidade e descrição das mercadorias ou, se disponível, o Código HS*
- números dos documentos de transporte para a carga a ser descarregada no porto em questão
- portos nos quais a carga restante a bordo será descarregada
- portos originais de carregamento em relação às mercadorias embarcadas segundo documentos de transporte multimodais ou através de conhecimento de embarque

(b) na saída

- nome e número IMO do navio
- estado de bandeira do navio
- nome do comandante
- indicativo de chamada
- número da viagem
- porto de descarga
- em relação às mercadorias embarcadas no porto em questão: identificação do contêiner, onde apropriado; marcas e números; número e tipo de embalagem; quantidade e descrição das mercadorias

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



- números dos documentos de transporte para a carga embarcada no porto em questão.

Nota 1: Com o propósito de descrever adequadamente a quantidade e o tipo de embalagens na declaração de carga, os armadores e outras partes interessadas devem assegurar o uso da unidade da embalagem externa das mercadorias. Se as mercadorias estiverem acondicionadas em “pallets” deve ser declarada a quantidade e tipo de embalagens existente no “pallet”. Se as mercadorias acondicionadas no “pallet” não estiverem embaladas, deve ser declarada a quantidade e descrição das mercadorias existentes no “pallet”.

Nota 2: Para facilitar o processamento da informação requerida pelas autoridades públicas, todas as partes envolvidas devem utilizar uma descrição apropriada das mercadorias e abster-se de usar termos genéricos tais como “carga geral”, “peças”, etc.

* Convenção sobre o Sistema Harmonizado de Descrição de Mercadorias e de Codificação: também conhecida como “Sistema Harmonizado (HS)”, tem por objetivo estabelecer uma descrição e um sistema codificado para uso das administrações alfandegárias quando tabelando mercadorias ou grupos de mercadorias com o propósito de fixar tarifas alfandegárias e coletar dados estatísticos.

2.3.2 Norma. Em relação à carga remanescente a bordo, as autoridades públicas deverão requerer somente detalhes sumários do mínimo de itens essenciais da informação a ser fornecida.

2.3.3 Norma. As autoridades públicas deverão aceitar que a Declaração de Carga seja datada e assinada tanto pelo comandante como pelo agente do navio ou por outra pessoa devidamente autorizada pelo comandante, ou autenticada de modo considerado aceitável pela autoridade pública concernente.

2.3.4 Norma. As autoridades públicas deverão aceitar no lugar da Declaração de Carga uma cópia do manifesto do navio, desde que dele conste ao menos a informação requerida de acordo com a Prática Recomendada 2.3.1 e a Norma 2.3.2 e que tal cópia esteja datada e assinada ou autenticada, de acordo com a Norma 2.3.3.

2.3.4.1 Prática Recomendada. Como uma alternativa à Norma 2.3.4, as autoridades públicas podem aceitar uma cópia do documento de transporte assinada ou autenticada de acordo com a Norma 2.3.3, ou certificada como uma cópia autêntica, se a natureza e quantidade da carga tornar isso praticável e desde que quaisquer dados requeridos e identificados de acordo com a Prática Recomendada 2.3.1 e a Norma 2.3.2 que não constem de tais documentos sejam também fornecidos em outra parte e devidamente certificados.

2.3.5 Norma. As autoridades públicas deverão permitir que sejam omitidos na Declaração de Carga itens não constantes do manifesto que estejam sob a posse do comandante, desde que as particularidades relativas a esses volumes sejam fornecidas em separado.

Nota: As particularidades dos volumes não declarados devem ser fornecidas num formulário separado, que deve conter os dados relevantes da informação normalmente apresentada na Declaração de Carga. Pode ser usado o formulário IMO para Declaração de Carga, com o título retificado, por exemplo, para "Lista de Volumes não Declarados".

2.4 Norma. A Declaração de Provisões de Bordo deverá ser o documento básico que fornece, na chegada e na saída, a informação requerida pelas autoridades públicas em relação às provisões de bordo.

2.4.1 Norma. As autoridades públicas deverão aceitar que a Declaração de Provisões de Bordo seja datada e assinada pelo comandante ou por outro oficial do navio, devidamente autorizado pelo comandante e conhecedor dos fatos relativos às provisões de bordo, ou autenticada de modo considerado aceitável pela autoridade pública concernente.

2.5 Norma. A Declaração de Bens da Tripulação deverá ser o documento básico que fornece a informação requerida pelas autoridades públicas em relação aos bens da tripulação. Ela não deverá ser exigida na saída.

2.5.1 Norma. As autoridades públicas deverão aceitar que a Declaração de Bens da Tripulação seja datada e assinada pelo comandante ou por outro oficial do navio devidamente autorizado pelo comandante, ou autenticada de modo considerado aceitável pela autoridade pública concernente. As autoridades públicas também poderão exigir que cada membro da tripulação coloque sua assinatura, ou, se incapaz de fazê-lo, sua marca, na declaração referente aos seus bens.

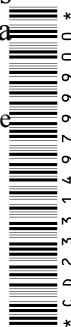
2.5.2 Prática Recomendada. As autoridades públicas só devem normalmente requerer detalhes dos bens da tripulação qualificados como não isentos de taxas e impostos aduaneiros ou daqueles sujeitos a proibições ou restrições.

2.6 Norma. A Lista de Tripulantes deverá ser o documento básico, requerido pelas autoridades públicas, que fornece os dados relativos ao número e composição da tripulação na chegada e na saída de um navio.

2.6.1 Norma. Na Lista de Tripulantes as autoridades públicas não deverão requerer mais que os seguintes dados:

- nome e número IMO do navio
- estado de bandeira do navio
- indicativo de chamada
- número da viagem
- sobrenome

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



- nome
- nacionalidade
- posto ou graduação
- data e local de nascimento
- natureza e número do documento de identidade
- porto e data de chegada
- último porto de escala.

2.6.2 **Norma.** As autoridades públicas deverão aceitar que a Lista de Tripulantes seja datada e assinada pelo comandante ou por algum outro oficial do navio devidamente autorizado pelo comandante, ou autenticada de modo considerado aceitável pela autoridade pública concernente.

2.6.3 **Não utilizado.**

2.6.4 **Prática Recomendada.** Nos casos em que um navio, cumprindo uma programação planejada, fizer nova escala no mesmo porto pelo menos uma vez a cada 14 dias e as mudanças na tripulação sejam mínimas, as autoridades públicas não devem normalmente requerer que seja submetida uma nova Lista de Tripulantes completa, devendo aceitar a Lista de Tripulantes existente com as mudanças indicadas.

2.7 **Norma.** A Lista de Passageiros deverá ser o documento básico, requerido pelas autoridades públicas, que contém os dados relativos aos passageiros na chegada e na saída do navio.

2.7.1 **Não utilizado.**

2.7.2 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas não devem requerer Cartões de Embarque ou Desembarque em aditamento às Listas de Passageiros em relação aos passageiros cujos nomes aparecem naquelas Listas. Contudo, quando as autoridades públicas tiverem problemas especiais que constituam grave perigo à saúde pública, pode ser exigido à pessoa em viagem internacional que forneça, na chegada, seu endereço de destino por escrito.

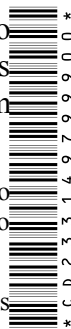
2.7.3 **Prática Recomendada.** Na Lista de Passageiros as autoridades públicas não devem requerer mais que os seguintes dados:

- nome e número IMO do navio
- indicativo de chamada
- estado de bandeira do navio
- número da viagem
- sobrenome
- nome
- nacionalidade
- data de nascimento
- local de nascimento
- tipo de identidade ou documento de viagem fornecido pelo passageiro
- número de série da identidade ou documento de viagem
- porto de embarque
- porto de desembarque
- porto e data de chegada do navio
- passageiro em trânsito ou não.

2.7.4 **Prática Recomendada.** Uma lista compilada pelas companhias de navegação para seu próprio uso deve ser aceita no lugar da Lista de Passageiros, desde que contenha pelo menos as informações requeridas segundo a Prática Recomendada 2.7.3 e que seja datada e assinada ou autenticada de acordo com a Norma 2.7.5.

2.7.5 **Norma.** As autoridades públicas deverão aceitar que a Lista de Passageiros seja datada e assinada pelo comandante, pelo agente do navio ou por outra pessoa devidamente autorizada pelo comandante, ou autenticada de modo considerado aceitável pela autoridade pública concernente.

2.8 **Norma.** O Manifesto de Cargas Perigosas deverá ser o documento básico que provê às autoridades públicas as informações relativas às mercadorias perigosas.



2.8.1 **Norma.** No Manifesto de Cargas Perigosas as autoridades públicas não deverão requerer mais que as seguintes informações:

- nome do navio
- indicativo de chamada
- número IMO do navio
- estado de bandeira do navio
- nome do comandante
- número da viagem
- porto de carregamento
- porto de descarga
- agente do navio
- programação/número de referência
- marcas e números
 - nº de identificação do(s) contêiner(es)
 - nº de registro(s) do(s) veículo(s)
- quantidade e tipo de volumes
- nome apropriado para embarque
- classe
- número ONU
- grupo de embalagem
- risco(s) subsidiário(s)
- ponto de fulgor (em °C, c.c.)
- poluente marinho
- massa (Kg) bruta/líquida
- ficha de emergência em caso de derramamentos (EmS)
- local de estivagem a bordo
- informações adicionais

2.9 **Norma.** As autoridades públicas não deverão requerer na chegada ou na saída do navio qualquer declaração por escrito em relação a itens postais que não aqueles prescritos na Convenção Postal Universal, desde que tal declaração seja realmente apresentada. Na ausência de tal documento, os objetos postais (número e peso) deverão ser apresentados na Declaração de Carga.

2.10 **Norma.** A Declaração Marítima de Saúde deverá ser o documento básico que contém os dados requeridos pelas autoridades portuárias de saúde em relação ao estado de saúde a bordo de um navio durante a viagem e na chegada ao porto.

C. DOCUMENTOS NA CHEGADA

2.11 **Norma.** Em relação à chegada de um navio no porto, as autoridades públicas não deverão requerer mais que:

- 5 cópias da Declaração Geral
- 4 cópias da Declaração de Carga
- 4 cópias da Declaração de Provisões de Bordo
- 2 cópias da Declaração de Bens da Tripulação
- 4 cópias da Lista de Tripulantes
- 4 cópias da Lista de Passageiros
- 1 cópia do Manifesto de Cargas Perigosas
- 1 cópia da Declaração Marítima de Saúde

D. DOCUMENTOS NA SAÍDA

2.12 **Norma.** Em relação à saída de um navio do porto, as autoridades públicas não deverão requerer mais que:

- 5 cópias da Declaração Geral
- 4 cópias da Declaração de Carga
- 3 cópias da Declaração de Provisões de Bordo
- 2 cópias da Lista de Tripulantes
- 2 cópias da Lista de Passageiros

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



- 1 cópia do Manifesto de Cargas Perigosas

2.12.1 **Norma.** Uma nova Declaração de Carga não deverá ser requerida na saída de um porto em relação à carga que tenha sido objeto de uma declaração na chegada naquele porto e que tenha permanecido a bordo.

2.12.2 **Prática Recomendada.** Uma Declaração de Provisões de Bordo separada não deve ser requerida na saída em relação às provisões que tenham sido objeto de uma declaração na chegada, e nem em relação às provisões embarcadas no porto e cobertas por outros documentos aduaneiros apresentados, neste porto, com esse propósito.

2.12.3 **Norma.** Quando as autoridades públicas requererem informações sobre a tripulação de um navio por ocasião da sua saída do porto, uma das cópias da Lista de Tripulantes apresentada na chegada deverá ser aceita desde que assinada pelo comandante ou por um oficial devidamente autorizado por ele e endossada para indicar qualquer alteração no número ou composição da tripulação por ocasião da saída, ou para indicar que não ocorreu nenhuma alteração durante a permanência do navio no porto.

E. ESCALAS CONSECUTIVAS EM DOIS OU MAIS PORTOS DO MESMO ESTADO

2.14 **Prática Recomendada.** Tendo em conta os procedimentos seguidos na chegada de um navio no primeiro porto de escala no território de um Estado, as formalidades e documentos requeridos pelas autoridades públicas em qualquer porto subsequente de escala naquele país, sem escala intermediária em um porto de outro país, devem ser limitados a um mínimo.

F. EMISSÃO DOS DOCUMENTOS

2.15 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem aceitar, na medida do possível, os documentos estabelecidos neste anexo, exceto no que disser respeito à Norma 3.7, independente da língua na qual os dados requeridos sejam fornecidos, desde que tais autoridades possam exigir uma tradução oral ou escrita em uma das línguas oficiais de seu país, ou da Organização, quando julgarem necessário.

2.16 **Norma.** As autoridades públicas deverão aceitar os documentos apresentados por qualquer meio legível e compreensível, inclusive manuscritos a tinta ou lápis inapagável ou produzidos pelo uso de tecnologia da informação.

2.16.1 **Norma.** As autoridades públicas deverão, quando requerida, aceitar uma assinatura manuscrita, em fax, perfurada, carimbada, em símbolos, ou feita por quaisquer outros meios mecânicos ou eletrônicos, se tal aceitação não for inconsistente com as leis nacionais. A autenticação da informação submetida por meios que não utilizem papel deverá ser de modo considerado aceitável pela autoridade pública concernente.

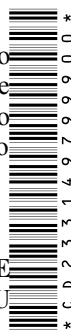
2.17 **Norma.** As autoridades públicas do país de qualquer porto planejado para chegada, descarga, ou trânsito não deverão exigir que qualquer documento relativo ao navio, sua carga, provisões, passageiros ou tripulação, como mencionado nesta seção, seja previamente legalizado, verificado, autenticado ou negociado por qualquer de seus representantes fora do país. Isto não deverá ser julgado como impedimento à exigência da apresentação de um passaporte ou outro documento de identidade de um passageiro ou membro da tripulação para visto ou finalidades semelhantes.

G. ERROS NA DOCUMENTAÇÃO E PENALIDADES DECORRENTES

2.18 **Norma.** As autoridades públicas deverão, sem retardar o navio, permitir a correção de erros nos documentos estabelecidos por este Anexo, uma vez que tenham sido cometidos involuntariamente, não sejam de natureza grave, não sejam devidos a descuidos repetidos e não tenham sido cometidos com a intenção de transgredir leis ou regulamentos, desde que tenham sido detectados antes do documento ser completamente verificado e as correções possam ser efetuadas sem demora.

2.19 **Norma.** Se forem encontrados erros em documentos estabelecidos por este Anexo, os quais foram assinados pelo armador ou pelo comandante ou em nome deles, ou de outra forma autenticados, nenhuma penalidade deverá ser imposta até que seja dada oportunidade para satisfazer às autoridades públicas que os erros foram involuntários, não foram de natureza grave, não foram devidos a descuidos repetidos e não foram cometidos com a intenção de transgredir as leis ou regulamentos do Estado do porto.

H. MEDIDAS ESPECIAIS DE FACILITAÇÃO PARA NAVIOS QUE ENTREM NUM PORTO A FIM DE DESEMBARCAR MEMBROS DA TRIPULAÇÃO, PASSAGEIROS, PESSOAS RESGATADAS DO MAR OU OUTRAS PESSOAS DOENTES OU FERIDAS PARA TRATAMENTO MÉDICO DE EMERGÊNCIA



2.20 **Norma.** As autoridades públicas deverão procurar obter a cooperação dos armadores para assegurar, quando um navio pretender escalar num porto com a única finalidade de desembarcar, para tratamento médico de emergência, membros da tripulação, passageiros, pessoas resgatadas do mar ou outras pessoas doentes ou feridas, que o comandante informe suas intenções tão logo quanto possível às autoridades públicas, com o máximo de detalhes relativos à doença ou ferimento e à identidade das pessoas.

2.21 **Norma.** As autoridades públicas deverão informar ao comandante antes da chegada do navio, por rádio quando possível, mas em qualquer caso pelos canais mais rápidos disponíveis, a documentação e os procedimentos necessários para agilizar o desembarque das pessoas doentes ou feridas e para liberar o navio sem demora.

2.22 **Norma.** Com referência aos navios que façam escala em portos com esta finalidade e que pretendam partir imediatamente, as autoridades públicas deverão dar prioridade de atracação se o estado da pessoa doente ou condições do mar não permitirem um desembarque seguro nas vias ou arredores do porto.

2.23 **Norma.** Com referência aos navios que façam escala em portos com esta finalidade e que pretendam partir imediatamente, as autoridades públicas não deverão normalmente requerer os documentos mencionados na Norma 2.1, com exceção da Declaração Marítima de Saúde e, se indispensável, da Declaração Geral.

2.24 **Norma.** Onde as autoridades públicas requererem a Declaração Geral, este documento não deverá conter mais dados que aqueles mencionados na Prática Recomendada 2.2.2 e, quando possível, deverá conter menos.

2.25 **Norma.** Onde as autoridades públicas aplicarem medidas de controle relacionadas à chegada de um navio antes que as pessoas doentes ou feridas sejam desembarcadas, o tratamento médico de emergência e as medidas para proteção da saúde pública deverá ter precedência sobre as medidas de controle.

2.26 **Norma.** Onde forem exigidos garantias ou compromissos relativos aos custos de tratamento ou de eventual remoção ou repatriação das pessoas envolvidas, o tratamento médico de emergência não deverá ser negado ou retardado enquanto essas garantias ou compromissos são providenciados.

2.27 **Norma.** Tratamento médico de emergência e medidas para proteção da saúde pública deverão ter precedência sobre qualquer medida de controle que as autoridades públicas possam aplicar a doentes ou feridos desembarcados.



SEÇÃO 3

CHEGADA E SAÍDA DE PESSOAS

Esta seção contém as cláusulas concernentes às formalidades requeridas pelas autoridades públicas, na chegada e na saída do navio, com relação aos passageiros e sua tripulação.

A. REQUISITOS E PROCEDIMENTOS DE CHEGADA E SAÍDA DE PESSOAS

3.1 **Norma.** Um passaporte válido deverá ser o documento básico que provê para as autoridades públicas as informações individuais relativas a cada passageiro na chegada e na saída de um navio.

3.1.1 **Prática Recomendada.** Os Governos Contratantes devem tão logo quanto possível concordar, mediante acordos bilaterais ou multilaterais, em aceitar documentos oficiais de identidade em vez de passaportes.

3.2 **Norma.** As autoridades públicas deverão estabelecer procedimentos pelos quais os passaportes dos passageiros de navios, ou os documentos oficiais de identidade aceitos em seu lugar, só necessitem ser inspecionados pelas autoridades de imigração uma vez na chegada e uma vez na saída. Além disso, também poderá ser exigido que esses passaportes ou documentos oficiais de identidade sejam exibidos para fins de verificação ou identificação relativos à alfândega e outras formalidades referentes à chegada e à saída.

3.3 **Norma.** Depois da apresentação individual dos passaportes ou documentos oficiais de identidade aceitos em seu lugar, as autoridades públicas deverão devolver tais documentos imediatamente após seu exame, em vez de retê-los com o propósito de obter controle adicional, a menos que haja algum obstáculo à admissão de um passageiro no território.

3.3.1 **Norma.** Cada Governo Contratante deverá assegurar que as autoridades públicas apreendam os documentos de viagem fraudulentos, falsificados ou falsos das pessoas não admitidas. Tais documentos deverão ser retirados de circulação e devolvidos à autoridade apropriada quando praticável. Em substituição ao documento apreendido, deverá ser emitida uma carta explicativa (formato proposto no apêndice 2) pelo Estado que o recolheu e a esse documento deverá ser anexada uma fotocópia dos documentos de viagem forjados, se praticável, assim como qualquer informação importante. A carta explicativa e seus anexos deverão ser entregues ao operador responsável pela remoção da pessoa não admitida. Ela servirá para prover informações às autoridades no trânsito e/ou no ponto original de embarque.

Nota: A Norma acima não deverá ser interpretada como inobservância ao direito das autoridades públicas dos Governos Contratantes determinarem, de qualquer forma, dependendo do caso individual, se a posse de documentos fraudulentos constitui, por si só, motivo para recusa de admissão e imediata remoção do território do Estado interessado. Nada nesta Norma deve ser interpretado como contestação às cláusulas da “Convenção das Nações Unidas Relativa ao Status de Refugiados” de 28 de julho de 1951 e do “Protocolo das Nações Unidas Relativo ao Status de Refugiados” de 31 de janeiro de 1967, que dizem respeito às proibições de expulsão ou devolução de um refugiado.

3.3.2 **Norma.** Os Governos Contratantes deverão aceitar, para investigação, uma pessoa que esteja retornando de seu local de desembarque depois de ter sido considerada não admitida, se essa pessoa tiver embarcado em seu território. Os Governos Contratantes não deverão devolver tal pessoa ao país onde ela foi anteriormente considerada não admitida.

Nota 1: Esta norma não tem por intenção impedir as autoridades públicas de efetuarem outras verificações sobre uma pessoa não admitida que tenha sido devolvida, para determinar sua possível admissão no País ou para tomar providências para sua transferência, remoção ou deportação para o País em que nasceu ou onde de outra forma seja aceita. Quando uma pessoa considerada como não admitida tiver perdido ou destruído seus documentos de viagem, um Governo Contratante deverá aceitar em seu lugar um documento atestando os pormenores de embarque e de chegada emitido pelas autoridades públicas do Governo Contratante onde a pessoa foi considerada não admitida.

Nota 2: Nada nessa Norma ou na Nota 1 é para ser interpretado como contestação às cláusulas da “Convenção das Nações Unidas Relativa ao Status de Refugiados” de 28 de julho de 1951 e do “Protocolo das Nações Unidas Relativo ao Status de Refugiados” de 31 de janeiro de 1967, que dizem respeito às proibições de expulsão ou devolução de um refugiado.

3.3.3 **Norma.** Antes dos passageiros e tripulantes serem aceitos para verificação quanto à sua admissibilidade pelo Estado, a responsabilidade por sua custódia e cuidados deverá permanecer com o armador.

3.3.4 **Prática Recomendada.** Depois da aceitação dos passageiros e tripulantes para verificação, sob forma condicional ou não, e se essas pessoas estiverem sob controle físico das autoridades públicas, tais

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



autoridades devem ficar responsáveis por sua custódia e cuidados até que elas sejam admitidas para entrada ou consideradas não admitidas.

3.3.5 **Norma.** A obrigação de um armador transportar qualquer pessoa para fora do território de um Estado terminará no momento em que tal pessoa tenha sido definitivamente admitida naquele Estado.

3.3.6 **Norma.** Quando uma pessoa for considerada não admitida, as autoridades públicas deverão, sem atraso, que justifique, informar o armador e consultá-lo quanto às providências para remoção. O armador é responsável pelos custos da estadia e remoção dessa pessoa e, no caso em que a pessoa for transferida de volta para a custódia do armador, este deverá ser o responsável por efetuar sua imediata remoção para:

- o país de embarque; ou
- qualquer outro lugar onde a pessoa possa ser admitida.

3.3.7 **Norma.** Os Governos Contratantes e os armadores deverão cooperar, onde praticável, para estabelecer a validade e autenticidade de passaportes e vistos.

3.4 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas não devem exigir dos passageiros que embarcam ou desembarcam, ou dos armadores por eles responsáveis, qualquer informação por escrito suplementar ou que repita o que já foi apresentado em seus passaportes ou documentos oficiais de identidade, que não as necessárias para completar documentos estabelecidos neste anexo.

3.5 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas que exigirem dos passageiros que embarcam ou desembarcam informações suplementares por escrito, que não aquelas necessárias para completar quaisquer documentos estabelecidos neste anexo, devem limitar as exigências para identificação adicional de passageiros aos itens apresentados na Prática Recomendada 3.6 (cartão de embarque/desembarque). As autoridades públicas devem aceitar o cartão de embarque/desembarque quando preenchido pelo passageiro e não devem exigir que ele seja complementado ou verificado pelo armador. A letra manuscrita legível deve ser aceita no preenchimento do cartão, exceto quando o formulário especificar letra de forma. Só deve ser requerida do passageiro uma única via do cartão de embarque/desembarque, a qual poderá incluir uma ou mais cópias de carbono preparadas simultaneamente.

3.6 **Prática Recomendada.** No cartão de embarque/desembarque, as autoridades públicas não devem requerer mais que as seguintes informações:

- sobrenome
- nome
- nacionalidade
- número do passaporte ou de outro documento oficial de identidade
- data de nascimento
- local de nascimento
- ocupação
- porto de embarque / desembarque
- sexo
- endereço de destino
- assinatura

3.7 **Norma.** Nos casos em for requerida das pessoas a bordo de um navio evidência de proteção contra a febre amarela, as autoridades públicas deverão aceitar o Certificado Internacional de Vacinação ou Revacinação na forma estipulada no Regulamento Internacional de Saúde.

3.8 **Prática Recomendada.** O exame médico das pessoas a bordo ou das pessoas que desembarcam de navios deve ser normalmente limitado àquelas pessoas que chegam de uma área infectada com doenças sujeitas à quarentena dentro do período de incubação da doença em questão (como declarado nas Regras Internacionais de Saúde). Um exame médico adicional pode ser, todavia, exigido de acordo com as Regras Internacionais de Saúde.

3.9 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem normalmente efetuar a inspeção aduaneira da bagagem acompanhada dos passageiros que chegam segundo uma base de amostragem ou seletividade. Declarações escritas em relação às bagagens acompanhadas de passageiros devem ser dispensadas tanto quanto possível.

3.9.1 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem, o quanto possível, abrir mão da

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

inspeção da bagagem acompanhada dos passageiros que partem, dando a devida atenção à possível necessidade de impor medidas de proteção apropriadas.

3.9.2 Prática Recomendada. Onde a inspeção da bagagem acompanhada dos passageiros que partem não possa ser dispensada completamente, tais inspeções devem ser normalmente realizadas por amostragem ou seletividade.

3.10 Norma. Um passaporte ou um documento de identidade emitido de acordo com as convenções pertinentes da OIT, ou um documento de identidade de marítimo válido e devidamente reconhecido, deverá ser o documento básico que proveja as autoridades públicas com a informação relativa a cada membro da tripulação na chegada ou na saída de um navio.

3.10.1 Norma. No documento de identidade do marítimo, as autoridades públicas não deverão requerer mais que as seguintes informações:

- sobrenome
- nome
- data e local de nascimento
- nacionalidade
- características físicas
- fotografia (autenticada)
- assinatura
- data de expiração (se existente)
- autoridade pública emissora

3.10.2 Norma. Quando for necessário para um marítimo entrar ou sair de um país como passageiro por quaisquer meios de transporte com o propósito de:

- (a) incorporar-se ao seu navio ou transferir-se para outro navio,
- (b) passar em trânsito para incorporar-se ao seu navio em outro país, para repatriação ou para qualquer outro propósito aprovado pelas autoridades do país em questão,

as autoridades públicas deverão aceitar destes marítimos, no lugar de um passaporte, um documento de identidade de marítimo válido, quando este documento garantir a readmissão do portador ao país que emitiu o documento.

3.10.3 Prática Recomendada. Em relação aos membros da tripulação, as autoridades públicas não devem normalmente exigir a apresentação de documentos de identidade individuais ou de informações que suplementem o documento de identidade do marítimo que não aquelas constantes na Lista de Tripulantes.

B. MEDIDAS PARA FACILITAR A LIBERAÇÃO DE PASSAGEIROS, TRIPULANTES E BAGAGEM

3.11 Prática Recomendada. As autoridades públicas devem, com a cooperação dos armadores e autoridades portuárias, tomar medidas adequadas para prover um fluxo portuário satisfatório de modo que os passageiros, tripulantes e suas bagagens possam ser rapidamente liberados, e também para assegurar a disponibilidade de pessoal e instalações adequadas, dedicando especial atenção ao embarque/desembarque/transporte de bagagens (incluído o uso de sistemas de esteiras mecanizadas) e aos pontos onde costumam ocorrer atrasos freqüentes para os passageiros. Providências devem ser adotadas, quando necessário, para prover passagem abrigada entre o navio e o ponto onde será feita a inspeção dos passageiros e tripulantes. Tais arranjos e instalações devem ser flexíveis e passíveis de expansão para possibilitar medidas de proteção adicionais em situações de grande ameaça.

3.11.1 Prática Recomendada. As autoridades públicas devem:

- (a) em cooperação com os armadores e autoridades portuárias, introduzir procedimentos adequados, tais como:
 - (i) um método individual e contínuo de despacho de passageiros e bagagens;
 - (ii) um sistema que permita aos passageiros prontamente identificar e pegar suas bagagens, tão logo sejam liberadas e colocadas na área em que possam ser resgatadas;
 - (iii) assegurar que sejam disponibilizados instalações e serviços para satisfazer as necessidades dos passageiros idosos e incapacitados;
- (b) assegurar que as autoridades portuárias tomem todas as medidas necessárias de modo que:
 - (i) seja estabelecido acesso rápido e fácil para os passageiros e suas bagagens, para o/a partir do local de transporte;
 - (ii) se requerido aos tripulantes comparecer a locais específicos para propósitos

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

governamentais, esses locais devem ser de fácil acesso e tão próximos uns dos outros como praticável.

3.11.2 Prática Recomendada. As autoridades públicas devem considerar, como um modo de assegurar pronta liberação, a introdução do sistema de canal duplo para liberação dos passageiros e de suas bagagens e veículos particulares.

3.12 Norma. As autoridades públicas deverão exigir que os armadores assegurem que o pessoal de bordo tome todas as medidas apropriadas que ajudarão a agilizar os procedimentos de chegada para passageiros e tripulantes. Essas medidas podem incluir:

- (a) fornecimento às autoridades públicas concernentes de mensagem prévia especificando a hora de chegada estimada, complementada por informação de qualquer mudança de horário, e o itinerário da viagem naquilo que possa afetar requisitos de inspeção;
- (b) ter os documentos do navio prontos para inspeção imediata;
- (c) providências para que escadas ou outros meios de embarque sejam preparados enquanto o navio se movimenta para o cais ou ponto de fundeio;
- (d) providências para reunir e apresentar as pessoas embarcadas de forma rápida e ordenada, com os documentos necessários para inspeção, atentando às devidas providências para dispensar desta tarefa os tripulantes envolvidos em serviços essenciais na praça de máquinas e outros setores mais.

3.13 Prática Recomendada. A prática de preenchimento dos nomes nos documentos dos passageiros e tripulantes deve ser a de colocar primeiro o sobrenome. Quando usados os sobrenomes paternos e maternos, o sobrenome paterno deverá ser colocado primeiro. Quando, para mulheres casadas, forem usados os sobrenomes paternos tanto do marido como da esposa, o sobrenome paterno do marido deverá ser colocado primeiro.

3.14 Norma. As autoridades públicas deverão, sem atraso que justifique, receber as pessoas presentes a bordo de um navio para inspeção quanto a sua admissão no Estado.

3.15 Prática Recomendada. As autoridades públicas não devem impor multas injustas ou desproporcionais aos armadores no caso de qualquer documento de controle em posse de um passageiro ser considerado inadequado pelas autoridades públicas, ou, se por essa razão, o passageiro for considerado não admitido pelo Estado.

3.15.1 Norma. As autoridades públicas deverão estimular os armadores a tomar precauções no ponto de embarque, sob o ponto de vista de assegurar que os passageiros estejam de posse de todos os documentos de controle prescritos pelos países de destino ou de trânsito.

3.15.2 Norma. Quando uma pessoa for considerada não admitida e por essa razão removida do território de um Estado, o armador não deverá ser impedido de recobrar dessa pessoa todos os custos decorrentes de sua inadmissibilidade.

3.15.3 Prática Recomendada. Para uso nos terminais marítimos e a bordo dos navios, a fim de facilitar e agilizar o tráfego marítimo internacional, as autoridades públicas devem implantar, ou onde a matéria não estiver sob sua jurisdição recomendar às partes responsáveis em seu país a implantar, os sinais e símbolos internacionais padronizados desenvolvidos ou aceitos pela Organização em cooperação com outras organizações internacionais, que, tanto quanto possível, são comuns a todos os modos de transporte.

C. FACILIDADES ESPECIAIS PARA TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASSAGEIROS IDOSOS E INCAPACITADOS

3.16 Prática Recomendada. Devem ser tomadas medidas para assegurar que toda informação necessária sobre transporte e segurança esteja prontamente disponível para os passageiros que tenham visão e audição reduzidas.

3.17 Prática Recomendada. Para os passageiros idosos e incapacitados desembarcados ou embarcados em um terminal, devem ser disponibilizados pontos reservados tão próximos quanto possível das entradas principais. Esses pontos devem ser claramente marcados com sinais adequados. As vias de acesso a tais pontos devem ser livres de obstáculos.

3.18 **Prática Recomendada.** Onde o acesso a serviços públicos for limitado, todo esforço deve ser feito para prover serviços de transporte público com preços razoáveis e acessíveis, adaptando os serviços planejados de uso comum ou provendo providências especiais para os passageiros que tenham mobilidade reduzida.

3.19 **Prática Recomendada.** Providências devem ser tomadas para prover as facilidades adequadas nos terminais e nos navios, para permitir embarque e desembarque seguros para os passageiros idosos e incapacitados.

D. FACILITAÇÃO PARA NAVIOS ENGAJADOS EM CRUZEIROS E PARA PASSAGEIROS EM CRUZEIRO

3.20 **Norma.** As autoridades públicas deverão autorizar a concessão de prática pelo rádio aos navios de cruzeiro quando, com base em informação deles recebida antes da chegada, a autoridade sanitária do porto pretendido para chegada for de opinião que sua chegada não resultará na introdução ou propagação de doença que implique em quarentena.

3.21 **Prática Recomendada.** Para os navios de cruzeiro a Declaração Geral, a Lista de Passageiros e a Lista de Tripulantes só deve ser exigida por um país no primeiro porto de chegada e no porto final de saída, desde que não tenha havido mudança nas circunstâncias da viagem.

3.22 **Norma.** Para os navios de cruzeiro a Declaração de Provisões de Bordo e a Declaração de Bens da Tripulação só deverão ser exigidas no primeiro porto de chegada em um país.

3.23 **Norma.** Passaportes ou outros documentos oficiais de identidade deverão permanecer durante todo tempo em posse dos passageiros em cruzeiro.

3.24 **Prática Recomendada.** Se um navio de cruzeiro permanecer num porto menos de 72 horas, não deve ser necessário para os passageiros em cruzeiro possuir vistos, exceto em circunstâncias especiais determinadas pelas autoridades públicas concernentes.

Nota: É intenção desta Prática Recomendada que cada Estado Contratante possa emitir para tais passageiros, ou deles aceitar na chegada, algum documento indicando que possuem permissão para entrar no território.

3.25 **Norma.** Passageiros em cruzeiro não deverão ser indevidamente atrasados pelas medidas de controle exercidas pelas autoridades públicas.

3.26 **Norma.** Em geral, exceto para propósitos de proteção dos navios e instalações portuárias e para estabelecimento de identidade e admissibilidade, os passageiros em cruzeiro não deverão ser sujeitos a exame pessoal pelas autoridades públicas responsáveis pelo controle de imigração.

3.27 **Norma.** Se um navio de cruzeiro fizer escalas consecutivas em mais de um porto do mesmo país, em geral os passageiros só deverão ser examinados pelas autoridades públicas no primeiro porto de chegada e no porto final de saída.

3.28 **Prática Recomendada.** Para facilitar seu desembarque imediato, o controle interno dos passageiros em um navio de cruzeiro, onde praticável, deve ser realizado a bordo antes da chegada ao local de desembarque.

3.29 **Prática Recomendada.** Passageiros em cruzeiro que desembarcam em um porto e reembarcam no mesmo navio em outro porto do mesmo país, devem gozar das mesmas facilidades que os passageiros que desembarcam e tornam a embarcar num navio de cruzeiro no mesmo porto.

3.30 **Prática Recomendada.** A Declaração Marítima de Saúde deve ser o único controle sanitário necessário para os passageiros em cruzeiro.

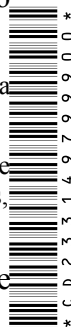
3.31 **Norma.** Lojas isentas de impostos deverão permanecer liberadas a bordo para os passageiros em cruzeiro durante a estadia do navio no porto.

3.32 **Norma.** Aos passageiros em cruzeiro não deverá ser normalmente exigido apresentar uma declaração por escrito de seus pertences. Entretanto, no caso de artigos que envolvam elevada soma de impostos aduaneiros e outras taxas e encargos, uma declaração escrita e uma garantia podem ser requeridas.

3.33 **Prática Recomendada.** Passageiros em cruzeiro não devem ser sujeitos a qualquer controle de moeda corrente.

3.34 **Norma.** Cartões de embarque e desembarque não deverão ser necessários para passageiros em cruzeiro.

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



3.35 **Não utilizado.**

E. MEDIDAS ESPECIAIS DE FACILITAÇÃO PARA PASSAGEIROS EM TRÂNSITO

3.36 **Norma.** Um passageiro em trânsito que permanecer a bordo e partir com o navio no qual chegou, não deverá ser normalmente submetido a controle de rotina pelas autoridades públicas, exceto se para propósitos de proteção dos navios e instalações portuárias.

3.37 **Prática Recomendada.** A um passageiro em trânsito deve ser permitido reter em seu poder seu passaporte ou outro documento de identidade.

3.38 **Prática Recomendada.** A um passageiro em trânsito não deve ser requerido completar um cartão de embarque/desembarque.

3.39 **Prática Recomendada.** A um passageiro em trânsito que esteja continuando sua jornada do mesmo porto, no mesmo navio, deve ser normalmente concedida permissão temporária para ir a terra durante a estadia do navio no porto, se ele assim desejar.

3.40 **Prática Recomendada.** A um passageiro em trânsito que esteja continuando sua jornada do mesmo porto, no mesmo navio, não deve ser requerido ter um visto de passageiro em trânsito, exceto em circunstâncias especiais determinadas pelas autoridades públicas concernentes.

3.41 **Prática Recomendada.** A um passageiro em trânsito que esteja continuando sua jornada do mesmo porto, no mesmo navio, não deve ser normalmente requerida a entrega de uma Declaração Alfandegária por escrito.

3.42 **Prática Recomendada.** Um passageiro em trânsito que deixar o navio em um porto e embarcar no mesmo navio em um porto diferente no mesmo país deve gozar das mesmas facilidades que um passageiro que chega e parte no mesmo navio no mesmo porto.

F. MEDIDAS DE FACILITAÇÃO PARA NAVIOS ENGAJADOS EM SERVIÇOS CIENTÍFICOS

3.43 **Prática Recomendada.** Um navio engajado em serviços científicos transporta pessoal necessariamente empregado por propósitos científicos da viagem. Se assim identificado, a tal pessoal devem ser concedidas facilidades no mínimo tão favoráveis quanto aquelas oferecidas aos membros da tripulação daquele navio..

G. MEDIDAS ESPECIAIS DE FACILITAÇÃO PARA ESTRANGEIROS PERTENCENTES À TRIPULAÇÃO DE NAVIOS EMPREGADOS EM VIAGENS INTERNACIONAIS – LICENÇA PARA BAIXAR A TERRA

3.44 **Norma.** As autoridades públicas deverão permitir aos membros estrangeiros da tripulação baixar a terra enquanto o navio no qual chegaram estiver no porto, desde que as formalidades de chegada do navio tenham sido cumpridas e as autoridades públicas não tenham motivo para recusar permissão para ir a terra por razões de saúde pública, segurança pública ou ordem pública.

3.45 **Norma.** Aos membros da tripulação não deverá ser exigido possuir um visto com o propósito de licença para baixar a terra.

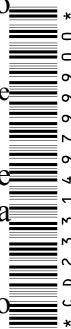
3.46 **Prática Recomendada.** Os membros da tripulação, antes de baixar ou regressar de terra, não devem ser normalmente submetidos a inspeções pessoais.

3.47 **Norma.** Aos membros da tripulação não deverá ser requerido possuir uma permissão especial, tal como um passe para baixar a terra, para fins de uma licença para baixar a terra.

3.48 **Prática Recomendada.** Se aos membros da tripulação for exigido portar documentos de identidade quando estiverem em terra, esses documentos devem ser limitados àqueles mencionados na Norma 3.10.

3.49 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem providenciar um sistema de liberação prévia que permita aos tripulantes de navios que escalam regularmente em seus portos obter, antecipadamente, autorização temporária para baixar a terra. Nos locais em que um navio não tenha

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



registro de imigração proibida e seja representado por um armador ou por um agente idôneo, as autoridades públicas normalmente devem, após consideração satisfatória dos pormenores para chegada por elas exigidos, autorizar o navio à demandar diretamente o cais e ser dispensado das formalidade rotineiras de imigração, a menos que de outra forma requerido pelas autoridades públicas.

Apresentação: 14/09/2023 14:20:00 - MESA

MSC n.448/2023



SEÇÃO 4 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 relativa à Situação dos Refugiados de 28 de julho de 1951 e o Protocolo da ONU relativo à Situação dos Refugiados de 31 de janeiro de 1967) e com a legislação nacional pertinente. * Além disso, as autoridades públicas podem querer considerar a não obrigatoriedade da conclusão do UNHCR Comitê Executivo de Requerentes de Asilo Clandestino (1988, N° 53 (XXXIX)).

4.2 **Norma.** As autoridades públicas, as administrações portuárias, os armadores e seus representantes e os comandantes de navios deverão cooperar ao máximo, tanto para evitar incidentes com clandestinos como para solucionar rapidamente os casos de clandestinos e assegurar que estes sejam prontamente restituídos ou repatriados. Deverão ser tomadas todas as medidas adequadas de modo a evitar situações em que os clandestinos tenham que permanecer a bordo dos navios indefinidamente.

B. MEDIDAS PREVENTIVAS

4.3 *Navio/Porto medidas preventivas*

4.3.1 *Administrações Portuárias/do Terminal*

4.3.1.1 **Norma.** Os Governos Contratantes deverão assegurar o estabelecimento em todos os seus portos da infra-estrutura e medidas operacionais e de proteção necessárias para evitar que pessoas com intenção de embarcar clandestinamente tenham acesso às instalações portuárias e navios, levando em consideração ao elaborar essas medidas o tamanho do porto e o tipo de carga nele embarcada. Isto deve ser feito em estreita cooperação com as autoridades públicas pertinentes, armadores e entidades de terra de cada porto, com o objetivo de obstar a ocorrência de clandestinos.

4.3.1.2 **Recommended Practice.** Operational arrangements and/or security plans should, *inter alia*, address the following issues where appropriate:

4.3.1.2 **Prática Recomendada.** As medidas operacionais e/ou os planos de proteção devem tratar, entre outros, dos seguintes aspectos, como adequado:

- (a) patrulhamento regular das áreas portuárias;
- (b) criação de instalações especiais para armazenamento das cargas sujeitas a grande risco de acesso de clandestinos e monitoramento contínuo das pessoas e das cargas que entrem nessas 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 autoridades públicas, armadores, comandantes e pertinentes entidades de terra na elaboração das medidas operacionais;
- (f) cooperação entre as administrações dos portos e outras autoridades pertinentes (polícia, alfândega e imigração, por exemplo) para prevenir o contrabando de seres humanos;
- (g) desenvolvimento e implementação de acordos com os 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 e descarregamento dos navios e de outras atividades relacionadas com a permanência dos navios no porto;
- (h) desenvolvimento e implementação de acordos com os estivadores e outras entidades de terra para assegurar que o seu pessoal com acesso aos navios seja facilmente identificado e que seja fornecida uma lista com o nome das pessoas provavelmente necessárias a bordo no decurso das suas tarefas; e
- (i) incentivo aos estivadores e a outras pessoas que trabalhem na área portuária para que informem à administração do porto sobre a presença de quaisquer pessoas aparentemente não autorizadas a estar nessa 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 e demais pessoas interessadas adotem medidas de proteção que impeçam, na medida do possível, a entrada a bordo de pessoas que pretendam viajar clandestinamente e que, se isto falhar, as detectem antes do navio deixar o porto.

4.3.2.2 Prática Recomendada. Ao entrar e durante a permanência nos portos, onde houver risco de embarque de clandestinos, os planos de proteção devem abranger ao 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 devem estar trancadas;
- os pontos de acesso ao navio devem ser reduzidos a um mínimo e devem ser adequadamente vigiados;
- as áreas do navio voltadas para o mar devem ser adequadamente vigiadas;
- o serviço de quarto no convés deve ser mantido como adequado;
- os embarques e desembarques devem, onde possível, ser registrados pela tripulação dos navios ou, mediante acordo com o comandante do navio, por outras pessoas;
- os meios de comunicação devem ser mantidos como adequado; e
- 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 dos navios autorizados a arvorar sua bandeira, exceto navios de passageiros, que ao sair de um porto em que haja o risco de embarque de clandestinos realizem uma busca rigorosa, conduzida de acordo com um plano ou programa específico, que priorize os locais em que clandestinos possam se esconder. Não devem ser utilizados métodos de busca que possam ferir clandestinos.

4.3.2.4 Norma. Os Governos Contratantes deverão exigir que a fumigação ou a vedação dos navios autorizados a arvorar sua bandeira não seja realizada até ser feita uma busca, a mais minuciosa possível, nas áreas a serem fumigadas ou vedadas, para assegurar que não há clandestinos presentes nessas áreas.

4.3.3 *Sanções nacionais*

4.3.3.1 Norma. Os Governos Contratantes deverão, onde adequado e de acordo com sua legislação nacional, processar os clandestinos, pretensos clandestinos e pessoas que ajudarem 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 deverão 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 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 sua bandeira tomem as medidas adequadas para garantir a proteção, as condições de saúde, o bem estar e a segurança do clandestino enquanto presente a bordo, inclusive fornecendo alimentação, acomodação, cuidados médicos e instalações sanitárias adequadas.

4.5 *Trabalho a bordo*

4.5.1 Norma. Não deverá ser requerido aos clandestinos trabalhar a bordo do navio, exceto em situações de emergência ou em 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 enviem todos os esforços no sentido de verificar a identidade, inclusive a nacionalidade/cidadania do clandestino e o seu porto de embarque, e que notifiquem a existência de clandestinos, juntamente com os detalhes pertinentes, às autoridades públicas do primeiro porto de escala programado. Estas informações também deverão ser fornecidas ao armador, às autoridades públicas do porto de embarque, ao Estado de bandeira e aos próximos portos de escala, se pertinente.

4.6.2 Prática Recomendada. Quando coletando detalhes pertinentes para a notificação, o comandante do navio deve usar o modelo especificado no apêndice 3.

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

4.7 *Notificação à Organização Marítima Internacional*

4.7.1 Prática Recomendada. As autoridades públicas deverão informar todos os incidentes envolvendo clandestinos ao Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional.

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

D. DESVIO DA ROTA PLANEJADA

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

- a autorização para desembarque do clandestino tenha sido confirmada pelas autoridades públicas do Estado para cujo porto o navio vai se desviar; ou
- tenha sido providenciada repatriação em outro lugar, com uma documentação suficiente e com permissão para o desembarque; ou
- haja motivos atenuantes de segurança, de saúde ou de compaixão.

E. DESEMBARQUE E RETORNO DE UM CLANDESTINO

4.9 *Estado do primeiro porto de escala de acordo com o plano de viagem*

4.9.1 **Norma.** As autoridades públicas do país do primeiro porto programado para escala do navio depois da descoberta de um clandestino deverão decidir, de acordo com sua legislação nacional, se o clandestino pode ser admitido naquele Estado.

4.9.2 **Norma.** As autoridades públicas do país do primeiro porto programado para escala do navio 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 as autoridades públicas estiverem convencidas de que foram, ou serão, tomadas as medidas adequadas para o repatriamento e atendidas todas as exigências relativas ao seu trânsito.

4.9.3 **Norma.** Quando apropriado e de acordo com a legislação nacional, as autoridades públicas do país do primeiro porto programado para escala do navio depois da descoberta de um clandestino deverão autorizar o desembarque do clandestino quando estiverem convencidas de que elas ou o armador irão obter documentos de viagem válidos, tomar as medidas oportunas para o repatriamento do clandestino e atender todas as exigências relativas ao seu trânsito. Ademais, as autoridades públicas deverão considerar a conveniência de proceder ao desembarque do clandestino quando for impraticável fazer a sua remoção no porto de chegada, ou quando existirem outros fatores que possam impedir sua remoção do navio. Tais fatores podem incluir, mas não se limitam a situações em que:

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

4.10 *Portos de escala subseqüentes*

4.10.1 **Norma.** Quando o desembarque de um clandestino não ocorrer no primeiro porto programado para escala do navio depois da sua descoberta, as autoridades públicas 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 Direito de residência*

4.11.1 **Norma.** As autoridades públicas deverão, de acordo com a legislação internacional, aceitar o retorno de clandestinos que possuam nacionalidade ou cidadania plena, ou aceitar o retorno de clandestinos que, de acordo com sua legislação nacional, tenham o direito de residência no seu Estado.

4.11.2 **Norma.** As autoridades públicas deverão, quando possível, ajudar a determinar a identidade e nacionalidade/cidadania de clandestinos que afirmarem ser nacionais ou ter direito de residência em seu Estado.

4.12 *Estado de embarque*

4.12.1 **Norma.** Quando for provado que clandestinos embarcaram num navio em um porto do seu Estado, as autoridades públicas deverão aceitar para exame os clandestinos que estiverem sendo mandados de volta do seu local de desembarque depois de negada autorização para sua admissão em tal local. As autoridades públicas do Estado de embarque não deverão devolver tais clandestinos ao país que anteriormente negou-lhes autorização para admissão.

4.12.2 **Norma.** Quando for provado que pretensos clandestinos embarcaram num navio em um porto do seu Estado, as autoridades públicas deverão aceitar o desembarque dos pretensos clandestinos, assim como de clandestinos encontrados a bordo do navio enquanto ele ainda estiver em suas águas territoriais ou, se aplicável de acordo com a legislação nacional, em área de imigração sob jurisdição do Estado. Não deverá ser imposta ao armador nenhuma penalidade ou multa referente aos custos de detenção ou remoção.

4.12.3 **Norma.** Quando um pretenso clandestino não for desembarcado no porto de embarque, ele deverá ser considerado como um clandestino, em conformidade com as regras desta seção.

4.13 *Estado de bandeira*

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



- 4.13.1 **Norma.** As autoridades públicas do Estado de bandeira do navio deverão ajudar e cooperar com o comandante/armador, ou com as autoridades públicas competentes dos portos de escala, para:
- identificar o clandestino e averiguar sua nacionalidade;
 - oficiar às autoridades públicas pertinentes para que auxiliem na remoção do clandestino do navio na primeira oportunidade possível; e
 - tomar providências para a remoção ou repatriamento do clandestino.

4.14 *Retorno de clandestinos*

4.14.1 **Prática Recomendada.** Quando um clandestino possuir documentos inadequados, as autoridades públicas devem, sempre que praticável e na medida do que for compatível com sua legislação nacional e requisitos de proteção, expedir uma carta explicativa com a fotografia do clandestino e quaisquer outras informações importantes. A carta, autorizando o retorno do clandestino ao seu país de origem ou ao local em que deu início a sua viagem, como apropriado, por qualquer meio de transporte e especificando quaisquer outras condições impostas pelas autoridades, deverá ser entregue ao operador que estiver realizando a remoção do clandestino. Esta carta deverá conter as informações exigidas pelas autoridades dos locais de trânsito e/ou local de desembarque.

4.14.2 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas do Estado em que o clandestino tenha desembarcado devem entrar em contato com as autoridades públicas pertinentes dos locais de trânsito durante o retorno do clandestino, para informar-lhes a situação do clandestino. Além disso, as autoridades públicas dos países de trânsito durante o retorno de qualquer clandestino devem autorizar, sujeito às exigências normais de visto e questões de segurança, o trânsito em seus portos e aeroportos do clandestino que estiver viajando de acordo com as instruções ou determinações de remoção das autoridades públicas do país do porto de desembarque.

4.14.3 **Prática Recomendada.** Quando um Estado do porto tiver recusado o desembarque de um clandestino, esse Estado deve, sem qualquer demora indevida, notificar ao Estado de bandeira do navio que está transportando o clandestino os motivos para a recusa ao seu desembarque.

4.15 *Custo do retorno e da manutenção de clandestinos*

4.15.1 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas do Estado em que um clandestino tenha sido desembarcado devem usualmente informar ao armador do navio em que o clandestino foi encontrado, ou ao seu representante, na medida do praticável, os custos decorrentes da sua detenção e do seu retorno, se o armador tiver que arcar com estes custos. Além disso, as autoridades públicas devem reduzir tais custos ao mínimo, tanto quanto praticável 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 responsáveis por arcar com os custos de manutenção de um clandestino, pelas autoridades públicas do Estado em que o clandestino tenha sido desembarcado, deve ser reduzido ao mínimo.

4.15.3 **Norma.** As autoridades públicas deverão, de acordo com a legislação nacional, considerar conceder um abrandamento das penalidades contra os navios cujos comandantes tenham corretamente informado a existência de um clandestino às autoridades pertinentes do porto de chegada, e que tenham demonstrado que foram tomadas todas as medidas preventivas razoáveis para impedir que o clandestino tivesse acesso ao navio.

4.15.4 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem, de acordo com a legislação nacional, considerar conceder um abrandamento de outras penalidades, que de outro modo poderiam ser impostas, quando os armadores tiverem cooperado com as autoridades responsáveis pelo controle de modo a satisfazer tais autoridades com relação às medidas destinadas a impedir o transporte de clandestinos.



SEÇÃO 5

CHEGADA, PERMANÊNCIA NO PORTO E SAÍDA DE CARGAS E OUTROS ARTIGOS

Esta seção contém as cláusulas concernentes às formalidades requeridas pelas autoridades públicas do armador, do seu agente ou do comandante do navio.

A. GENERALIDADES

5.1 Prática Recomendada. As autoridades públicas devem, com a cooperação dos armadores e autoridades portuárias, tomar medidas apropriadas com a finalidade de tornar mínimo o tempo no porto, esquematizar um fluxo de tráfego satisfatório no porto e revisar freqüentemente todos os procedimentos relativos à chegada e saída de navios, incluídos os esquemas de embarque e desembarque, carregamento e descarregamento, serviços de manutenção e outros equivalentes, e as medidas de proteção a isso associadas. Elas devem também esquematizar como os navios cargueiros e suas cargas possam entrar e serem despachadas, tanto quanto seja praticável, na área de trabalho do navio.

5.2 Prática Recomendada. As autoridades públicas devem, com a cooperação dos armadores e autoridades portuárias, tomar medidas apropriadas no sentido de que o fluxo de tráfego satisfatório no porto seja esquematizado de modo a tornar os procedimentos para manuseio e despacho da carga fáceis e descomplicados. Este esquema deve cobrir todas as fases, desde o momento em que o navio chega ao cais para o descarregamento e despacho pelas autoridades públicas e para a armazenagem e reexpedição da carga, se requerida. Deve haver acesso direto e adequado entre o armazém de carga e a área de despacho da autoridade pública, a qual deve estar localizada próximo da área do cais e onde devem estar disponíveis meios de transporte mecânico, se possível.

5.3 Prática Recomendada. As autoridades públicas devem estimular os armadores e/ou operadores de terminais de carga marítima a equipar seus terminais com facilidades de estiva para cargas especiais (como, por exemplo, mercadorias valiosas, cargas perecíveis, restos mortais humanos, substâncias radioativas e outros produtos perigosos, bem como animais vivos). As áreas ocupadas por terminais de carga marítima em que cargas gerais e especiais e itens postais são armazenados antes da remessa por mar ou importação devem ser durante todo o tempo protegidas contra o acesso de pessoas não autorizadas.

5.4 Norma. Um Governo Contratante que continuar a exigir licença ou permissão para exportação, importação e transbordo, de certos tipos de mercadorias, deverá estabelecer procedimentos simples pelos quais tais licenças ou permissões possam ser obtidas e renovadas rapidamente.

5.5 Prática Recomendada. Quando a natureza de uma consignação puder atrair a atenção de diferentes órgãos autorizados a conduzir inspeções, tais como a Alfândega e os controladores veterinários ou sanitários, os Governos Contratantes devem autorizar a Alfândega ou um dos outros órgãos a executar os procedimentos requeridos ou, quando isto não for possível, tomar todas as medidas necessárias para assegurar que tal despacho seja executado simultaneamente num só local e com um mínimo de demora.

5.6 Prática Recomendada. As autoridades públicas devem estabelecer procedimentos simplificados para o despacho imediato de embalagens de presentes pessoais e amostras comerciais que não excedam certo valor ou quantidade, os quais devem ser tão bem definidos quanto possível.

B. DESPACHO DA CARGA

5.7 Norma. As autoridades públicas deverão, sujeito ao cumprimento de quaisquer proibições ou restrições nacionais e a quaisquer medidas requeridas para a proteção do porto ou para a prevenção do tráfico de drogas ilícita, dar prioridade ao despacho de animais vivos, mercadorias perecíveis e outras consignações de natureza urgente.

5.7.1 Prática Recomendada. A fim de proteger a qualidade das mercadorias aguardando despacho, as autoridades públicas, devem, em colaboração com as partes interessadas, tomar todas as medidas para permitir a armazenagem prática, segura e confiável das mercadorias no porto.

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



5.8 **Prática Recomendada.** Os Governos Contratantes devem facilitar a entrada temporária dos equipamentos especiais para manuseio da carga transportados pelos navios para uso em terra, nos portos de escala, no carregamento, descarregamento e movimentação da carga.

5.9 Reservado

5.10 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem estabelecer procedimentos para o despacho da carga com base nas cláusulas pertinentes da Convenção Internacional para a Simplificação e Harmonização dos Regimes Aduaneiras (Convenção de Kyoto revisada) e diretrizes a ela associadas.

5.10.1 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem considerar a introdução de procedimentos simplificados que permita ao pessoal autorizado:

- (a) liberação das mercadorias mediante o fornecimento do mínimo de informações necessárias para sua identificá-las e avaliar com precisão o risco referente a questões de saúde, segurança e proteção, que permitam o subsequente preenchimento da declaração final de mercadorias;
- (b) despacho das mercadorias nas instalações dos declarantes ou em outro local autorizado pela autoridade pública pertinente; e
- (c) apresentação de uma única declaração de mercadorias para toda mercadoria importada ou exportada num determinado período em que as mercadorias sejam importadas ou exportadas freqüentemente pela mesma pessoa.

5.11 **Norma.** As autoridades públicas deverão limitar as intervenções físicas ao mínimo necessário para garantir o cumprimento da lei.

5.12 **Prática Recomendada.** Até onde os meios disponíveis permitirem, as autoridades públicas devem, com base em solicitação justificada, conduzir exames físicos da carga, onde necessário, no local de embarque no respectivo meio de transporte enquanto estiver sendo carregada, seja nas docas ou, no caso de carga unitizada, no local onde o contêiner for carregado e lacrado.

5.13 **Norma.** As autoridades públicas deverão garantir que as exigências para obtenção de dados para fins estatísticos não reduzam, significativamente, a eficiência do comércio marítimo.

5.14 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem usar sistemas para a troca eletrônica de informações para os propósitos de obtenção de dados, de modo a acelerar e simplificar os processos de despacho.

5.14.1 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem se empenhar para liberar rapidamente o trânsito de mercadorias aguardando o embarque para outros Estados.

C. CONTÊINERES E PALETES

5.15 **Norma.** As autoridades públicas deverão, sujeitas ao cumprimento de suas respectivas regras, permitir a admissão temporária de contêineres e paletes sem o pagamento de direitos aduaneiros e outras taxas e encargos e deverão facilitar o seu uso no tráfego marítimo.

5.16 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem estabelecer em suas regras, referidas na Norma 5.15, a aceitação de uma simples declaração de que os contêineres e paletes importados temporariamente serão reexportados dentro do tempo limite especificado pelo Estado interessado.

5.17 **Norma.** As autoridades públicas deverão permitir que os contêineres e paletes que entrem no território de um Estado segundo as cláusulas da Norma 5.15 saiam dos limites do porto de chegada para despacho da carga importada e/ou carregamento de carga a ser exportada, de acordo com procedimentos de controle simplificados e com um mínimo de documentação.

5.18 **Norma.** Os Governos Contratantes deverão permitir a admissão temporária de partes componentes de contêineres sem pagamento de direitos aduaneiros e outras taxas e encargos, quando estas partes forem necessárias para o reparo de contêineres já admitidos nos termos da Norma 5.15.

D. CARGA NÃO DESCARREGADA NO PORTO DE DESTINO PRETENDIDO

5.19 **Norma.** Quando qualquer carga listada na Declaração de Carga não for descarregada no porto de destino pretendido, as autoridades públicas deverão permitir a emenda da Declaração de Carga e não deverão impor penalidades, se convencidas que a carga não foi de fato carregada no navio, ou, se carregada, foi desembarcada em outro porto.

5.20 **Norma.** Quando, por erro ou por outra razão válida, qualquer carga for descarregada em um porto que não seja o porto de destino pretendido, as autoridades públicas deverão facilitar sua reexpedição para o destino pretendido. Esta cláusula não se aplica a cargas perigosas, proibidas ou restritas.

E. LIMITAÇÃO DAS RESPONSABILIDADES DOS ARMADORES

5.21 **Norma.** As autoridades públicas não deverão requerer, para seu uso, que um armador inclua informação especial num documento de transporte ou numa cópia dele, a menos que o armador seja, ou esteja representando, o importador ou exportador.

5.22 **Norma.** As autoridades públicas não deverão considerar o armador responsável pela apresentação ou exatidão de documentos que sejam exigidos do importador ou exportador em conjunto com o despacho da carga, a menos que o armador seja, ou esteja representando, o importador ou exportador.



SEÇÃO 6

SAÚDE PÚBLICA E QUARENTENA, INCLUINDO MEDIDAS SANITÁRIAS PARA ANIMAIS E PLANTAS

Apresentação: 14/09/2023 14:27:00.000 - MESA

MSC n.448/2023

6.1 **Norma.** As autoridades públicas de um Estado não Parte das Regras Internacionais de Saúde deverão enviar esforços para aplicar as cláusulas pertinentes destas Regras ao transporte marítimo internacional.

6.2 **Prática Recomendada.** Os Governos Contratantes que possuem certos interesses em comum devido as suas condições sanitárias, geográficas, sociais ou econômicas devem firmar acordos especiais conforme o artigo 85 das Regras Internacionais de Saúde, quando tais arranjos facilitarem a aplicação dessas Regras.

6.3 **Prática Recomendada.** Quando um Certificado Sanitário ou documento similar for exigido em relação ao embarque de certos animais, plantas ou seus produtos, tais certificados e documentos devem ser simples e amplamente divulgados e os Governos Contratantes devem cooperar com vistas a padronizar tais exigências.

6.4 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem, quando praticável, autorizar a concessão de prática pelo rádio a um navio quando, com base em informação dele recebida antes de sua chegada, a autoridade sanitária do porto pretendido para chegada for de opinião que sua chegada não resultará na introdução ou propagação de doença que implique em quarentena. As autoridades sanitárias devem, na medida do praticável, visitar o navio antes de sua chegada ao porto.

6.4.1 **Norma.** As autoridades públicas deverão buscar a cooperação dos armadores para assegurar que o navio cumpra qualquer requisito para informar imediatamente por rádio a ocorrência de enfermidades às autoridades sanitárias do porto ao qual se destina, a fim de facilitar os preparativos para a presença de qualquer pessoal médico especializado e equipamento necessário para os procedimentos sanitários de chegada.

6.5 **Norma.** As autoridades públicas deverão adotar providências para habilitar todas as agências de viagens e outras interessadas a tornar disponível ao passageiro, suficientemente antes da partida, as listas de vacinação exigidas pelas autoridades públicas dos países em questão, assim como os formulários do certificado de vacinação em conformidade com as Regras Internacionais de Saúde. As autoridades públicas deverão tomar todas as medidas possíveis para que seus vacinadores usem os Certificados Internacionais de Vacinação ou Revacinação, a fim de assegurar uma aceitação uniforme.

6.6 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem fornecer facilidades para o enchimento dos Certificados Internacionais de Vacinação ou Revacinação, assim como facilidades para vacinação em tantos portos quanto seja viável.

6.7 **Norma.** As autoridades públicas deverão assegurar que as medidas sanitárias e formalidades de saúde sejam iniciadas prontamente, completadas sem demora e aplicadas sem discriminação.

6.8 **Prática Recomendada.** As autoridades públicas devem manter, em tantos portos quanto possível, instalações adequadas para a administração da saúde pública e das medidas de quarentena animal e agrícola.

6.9 **Norma.** Deverão ser mantidas prontamente disponíveis em tantos portos de um Estado quanto possível, instalações médicas que sejam razoáveis e praticáveis para o tratamento de emergência de tripulantes e passageiros.

6.10 **Norma.** Exceto no caso de emergência que constitua grave perigo à saúde pública, um navio que não esteja infectado ou suspeito de estar infectado com doenças sujeitas à quarentena não deverá, por conta de qualquer outra doença epidêmica, ser impedido, pelas autoridades públicas de um porto, de descarregar ou carregar carga ou provisões ou de receber combustível ou água.

6.11 **Prática Recomendada.** Os embarques de animais, matérias primas animais, produtos animais brutos, gêneros animais e produtos vegetais sujeitos à quarentena devem ser permitidos em circunstâncias especificadas quando acompanhados por um certificado de quarentena na forma acordada pelos Estados interessados.

Apresentação: 14/09/2023 - 14/09/2023 - MESA

MSC n.448/2023



SEÇÃO 7

CLÁUSULAS DIVERSAS

A. FIANÇAS E OUTRAS FORMAS DE GARANTIAS

7.1 **Prática Recomendada.** Quando as autoridades públicas exigirem dos armadores fiança ou outras formas de garantia para cobrir responsabilidades inerentes a direitos aduaneiros, de imigração, de saúde pública, de quarentena agrícola ou leis similares e regras de um Estado, elas devem permitir o uso de uma fiança abrangente simples ou outra forma de garantia, sempre que possível.

B. SERVIÇOS NOS PORTOS

7.2 **Prática Recomendada.** Os serviços regulares praticados pelas autoridades públicas num porto devem ser prestados de forma gratuita durante o horário normal de trabalho. As autoridades públicas devem estabelecer seu horário normal de trabalho para prestação de serviços nos portos em horário compatível com os períodos usuais de maior carga de trabalho.

7.3 **Norma.** Os Governos Contratantes deverão adotar todas as medidas praticáveis para organizar os serviços normais das autoridades públicas nos portos a fim de evitar atraso desnecessário aos navios após sua chegada ou quando prontos para a saída e reduzir o tempo para conclusão das formalidades ao mínimo, desde que a notificação adequada da hora de chegada ou saída seja prestada às autoridades públicas.

7.4 **Norma.** Nenhuma cobrança deverá ser feita por uma autoridade de saúde para realizar qualquer exame médico ou qualquer exame suplementar, seja bacteriológico ou qualquer outro, executado a qualquer hora do dia ou da noite, se tal exame for requerido para averiguar a saúde da pessoa examinada, nem para a visita e inspeção de um navio para propósitos de quarentena, exceto se para a inspeção de um navio para emissão de um Certificado de Desratização ou de Isenção de Desratização, nem deverá ser feita cobrança pela vacinação de qualquer pessoa que chega de navio ou para entrega do respectivo certificado. Entretanto, quando forem necessárias medidas diferentes destas com relação ao navio, seus passageiros ou tripulação, e essas medidas implicarem em cobrança por uma autoridade de saúde, tais cobranças deverão ser feitas de acordo com uma tarifa única, a qual deverá ser uniforme no respectivo território e ser cobrada sem distinção de nacionalidade, domicílio ou residência da pessoa envolvida ou quanto a nacionalidade, bandeira, registro ou armador do navio.

7.5 **Recommended Practice.** When the services of public authorities are provided outside the regular working hours referred to in Recommended Practice 7.2, they should be provided on terms which shall be moderate and not exceed the actual cost of the services rendered.

7.5 **Prática Recomendada.** Quando os serviços das autoridades públicas forem disponibilizados fora das horas regulares de trabalho referidas na Prática Recomendada 7.2, eles devem ser providos em condições módicas e que não excedam o custo efetivo dos serviços prestados.

7.6 **Norma.** Quando o volume do tráfego num porto justificar, as autoridades públicas deverão assegurar que sejam prestados serviços para o cumprimento das formalidades relativas à carga e bagagem, independente de valor ou tipo.

7.7 **Prática Recomendada.** Os Governos Contratantes devem envidar esforços para adotar providências por meio das quais um Governo permitirá a outro Governo certas facilidades antes ou durante a viagem para inspecionar navios, passageiros, tripulação, bagagem, carga e documentação para alfândega, imigração, saúde pública e propósitos de quarentena animal e vegetal quando tal ação facilitar o despacho na chegada no referido Estado.

C. ASSISTÊNCIA DE EMERGÊNCIA

7.8 **Norma.** As autoridades públicas deverão facilitar a chegada e saída dos navios engajados em:

- trabalhos de socorro a desastres;
- salvamento de pessoas em perigo no mar a fim de prover um local seguro para tais pessoas;
- combate ou prevenção da poluição marinha; ou
- outras operações de emergência indicadas para aumentar a segurança marítima, a segurança da vida humana no mar, a segurança da população ou a proteção do meio ambiente marinho.

7.9 **Norma.** As autoridades públicas deverão, na maior extensão possível, facilitar a entrada e o despacho de pessoas, carga, material e equipamento requeridos para tratar das situações descritas na Norma 7.8.

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



7.10 **Norma.** As autoridades públicas deverão conceder pronto despacho aduaneiro a equipamentos especializados necessários para implantar medidas de proteção.

D. COMITÊS NACIONAIS DE FACILITAÇÃO

7.11 **Prática Recomendada.** Cada Governo Contratante deve, quando considerar tal ação necessária e apropriada, estabelecer um programa de facilitação do transporte marítimo nacional baseado nos requisitos de facilitação deste anexo e assegurar que o objetivo de seus programas de facilitação deve adotar todas as medidas práticas para facilitar o movimento de navios, cargas, tripulações, passageiros, correspondência e provisões, eliminando os obstáculos desnecessários e atrasos.

7.12 **Prática Recomendada.** Cada Governo Contratante deve criar um Comitê Nacional de Facilitação do Transporte Marítimo ou um órgão similar de coordenação nacional, para estimular a adoção e implementação de medidas de facilitação entre órgãos governamentais, agências e outras organizações interessadas ou responsáveis pelos vários aspectos do tráfego marítimo internacional, como as autoridades portuárias e armadores.

Nota: No estabelecimento de um Comitê Nacional de Facilitação do Transporte Marítimo, ou de um órgão similar de coordenação nacional, os Governos Contratantes são convidados a levar em conta as diretrizes especificadas na FAL.5/Circ.2.

LISTA DE APÊNDICES

Apêndice 1	Formulários IMO FAL
Apêndice 2	Formato da carta referida na Norma 3.3.1
Apêndice 3	Modelo referido na Prática Recomendada 4.6.2

APÊNDICE 1

IMO FAL Forms



DECLARAÇÃO GERAL (IMO FAL Formulário 1)

<input type="checkbox"/> Chegada <input type="checkbox"/> Saída		Apresentação: 14/09/2023 14:27:00.000 - MESA	MSC n.448/2023	
1.1 Nome e tipo do navio				1.2 Número IMO
1.3 Indicativo de chamada				1.4 Número da viagem
2. Porto de chegada/saída				3. Data e hora de chegada/saída
4. Estado de bandeira do navio	5. Nome do comandante	6. Último porto de escala / Próximo porto de escala		
7. Certificado de registro (Porto; data; número)		8. Nome do agente marítimo e detalhes para contato		
9. Arqueação bruta	10. Arqueação líquida			
11. Posição do navio no porto (local de atracação ou posição)				
12. Resumo das particularidades da viagem (escala antecedente e subsequente; sublinhe onde a carga remanescente será descarregada)				
13. Breve descrição da carga				
14. Número de tripulantes	15. Número de passageiros	16. Observações		
Documentos anexados (indicar o número de cópias)				
17. Declaração de Carga	18. Declaração de Provisões de Bordo	21. Necessidades do navio em termos de instalações de recebimento de rejeitos e resíduos		
19. Lista de Tripulantes	20. Lista de Passageiros			
22. Declaração de Bens da Tripulação (somente na chegada)	23. Declaração Marítima de Saúde (somente na chegada)			
24. Data e assinatura do comandante ou pessoa autorizada				

Para uso oficial

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



14/09/2023	14:27:00.000 - MESA
------------	---------------------

MSC n.448/2023

14/09/2023	14:27:00.000 - MESA
------------	---------------------

MSC n.448/2023

14/09/2023	14:27:00.000 - MESA
------------	---------------------

MSC n.448/2023

14/09/2023	14:27:00.000 - MESA
------------	---------------------

MSC n.448/2023

14/09/2023	14:27:00.000 - MESA
------------	---------------------

MSC n.448/2023

14/09/2023	14:27:00.000 - MESA
------------	---------------------

MSC n.448/2023

Apresentação: 14/09/2023 14:27:00.000 - MESA

MSC n.448/2023

* C D 2 3 3 1 4 9 7 9 9 9 0 0 *

Apresentação: 14/09/2023	14:27:00.000 - MESA
--------------------------	---------------------

MSC n.448/2023

*C D 2 3 3 1 4 9 7 9 9 9 0 0 *

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

[illegible]

MSC n.448/2023

[illegible]

10	14/09/2023 14:27:00.000 - MESA
----	--------------------------------

MSC n.448/2023

* C D 2 3 3 1 4 9 7 9 9 9 0 0 *

MANIFESTO DE CARGAS PERIGOSAS
(IMO FAL Formulário 7)

Página Nº:

1.1 Nome do navio				1.2 Número IMO				1.3 Indicativo de chamada				
1.4 Número da viagem			2. Estado de bandeira do navio				3. Porto de carregamento			4. Porto de descarga		
5. Reserva / Número Referência	6. Marcas&Números Contêiner ID Nº Registro Veículo Nº	7. Número e Espécie de Pacotes	8. Nome do Proprietário da Empresa	9. Classe	10. Nº ONU	11. Grupo de Embalagem	12. Risco Subsidiário	13. Pt.de Fulgor (°C.c.c)	14. Poluente Marinho	15. Massa (kg) Bruta/Líquida	16. Ficha EmS	17. Posição de estivaagem a bordo
Informação adicional												
18.1 Nome do Comandante							19.1 Agente do Navio					
18.2 Local e data							19.2 Local e data					
Assinatura do Comandante							Assinatura do Agente					

MSC n.448/2023

14:27:00.000 - MESA

14/09/2023

Apresentação

* C D 2 3 3 1 4 9 7 9 9 0 0 *

APÊNDICE 2

Chegada e Partida de Pessoas

(Possível formato para a carta explicativa referida na Norma 3.3.1)

De:	Autoridade de imigração ou autoridade apropriada: [Nome]	Para:	Autoridade de imigração ou autoridade apropriada: [Nome]
	Porto/Aeroporto: [Nome]		Porto/Aeroporto: [Nome]
	Estado: [Nome]		Estado: [Nome]
	Telefone:		
	Telex:		
	Fax:		

Em anexo a fotocópia de um passaporte/carteira de identidade fraudulento/falsificado/ forjado

Número do documento:

Estado em cujo nome foi emitido esse documento:

O documento acima mencionado foi utilizado por uma pessoa alegando ser:

Sobrenome:

Nome(s):

Data de nascimento:

Local de nascimento:

Nacionalidade:

Residência:

Essa pessoa chegou em [data] ao porto de [nome] num navio que partiu de [Cidade e Estado] em [data] [número da viagem]

O portador teve a entrada recusada em [nome do Estado] e o armador responsável foi instruído no sentido de retirar o passageiro do território daquele Estado na viagem/vôo de número [número da viagem/número do vôo], partindo em [hora e data] de [nome do aeroporto/porto]

O documento acima mencionado será exigido como prova no processo a ser aberto contra o seu portador e foi apreendido. Como esse documento é de propriedade do Estado em cujo nome foi emitido, será restituído após o processo às autoridades apropriadas de

De acordo com a Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1965, como emendada, o último Estado no qual a pessoa esteve previamente e de onde viajou recentemente é instado a aceitá-la para re-exame quando ela tiver a sua entrada recusada em outro Estado.

Data:	Nome a assinatura do funcionário
	Título
	Nome da autoridade de imigração ou da autoridade apropriada

(Aviso: Este NÃO é um documento de identificação)



APÊNDICE 3

Modelo de detalhes sobre o clandestino referidos na Prática Recomendada 4.6.2

<p>DETALHES DO NAVIO</p> <p>Nome do navio: Número IMO: Bandeira: Companhia: Endereço da Companhia: Agente no próximo porto: Endereço do Agente:</p>	<p>Data de nascimento: Local de nascimento: Nacionalidade alegada: Endereço residencial: País de domicílio: Tipo de documento de identidade, exp. N° do passaporte: N° da Carteira de Identidade, ou N° da Carteira de Inscrição e Registro:</p>
<p>DETALHES DO NAVIO</p> <p>Nome do navio: Número IMO: Bandeira: Companhia: Endereço da Companhia: Agente no próximo porto: Endereço do Agente: IRCS: Número do INMARSAT: Porto de registro: Nome do Comandante:</p> <p>STOWAWAY DETAILS</p> <p>Data/hora em que foi encontrado a bordo: Local de embarque: País de embarque: Data/hora de embarque: Destino final pretendido: Razões alegadas para embarcar no navio: * Sobrenome: Nome: Nome pelo qual é conhecido: Sexo:</p>	<p>Data de nascimento: Local de nascimento: Nacionalidade alegada: Endereço residencial: País de domicílio: Tipo de documento de identidade (exp) N° do passaporte: N° da Carteira de Identidade: N° da Carteira de Inscrição e Registro: Se houver, Quando foi emitido: onde foi emitido: Data de término da validade: Emitido por:</p> <p>Fotografia do clandestino:</p> <p>Descrição física geral do clandestino:</p>

* Se o clandestino se declarar ser um refugiado ou que está procurando obter asilo, essa informação deverá ser tratada como confidencial na medida necessária para garantir a segurança do clandestino.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL - CREDN

MENSAGEM Nº 448, DE 2023

Resolução FAL.10 (35), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), e o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), como emendada.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado RODRIGO VALADARES

I - RELATÓRIO

Em cumprimento ao mandamento do art. 49, inciso I, da Constituição Federal, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República, pela Mensagem nº 448, de 11 de setembro de 2023, acompanhada da correspondente Exposição de Motivos Interministerial EMI nº 00024/2023 MRE MD, de 7 de junho de 2023, dos Excelentíssimos Senhores Ministros das Relações Exteriores e da Defesa, submete à consideração do Congresso Nacional o texto da Resolução FAL.10 (35), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), e o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), como emendada.

Nos termos da Exposição de Motivos Interministerial, a Convenção FAL 65 tem o propósito de facilitar o tráfego marítimo, por meio da simplificação e redução das formalidades, exigências documentais e procedimentos de chegada, permanência e saída do porto, tendo entrado em vigor em 1967 e sido promulgada no Brasil pelo Decreto nº 80.672, de 1977.

Adiante, a Exposição de Motivos informa que a Organização Marítima Internacional, no ano de 2009, adotou a Resolução FAL.10 (35), em vigor desde 2010, que introduziu modificações substantivas ao texto original da





Convenção FAL 65, e ainda acrescenta que, nessa Resolução, “a incidência de termos traduzidos diferentemente ao longo do tempo e a necessidade de compatibilizar o texto em vigor com a terminologia atualmente empregada no setor marítimo, torna-se também adequado proceder a uma consolidação do texto da Convenção”, do que acarreta a necessidade de nova análise pelo Congresso Nacional.

Por isso, pelo Ofício nº 10-36/CCA-IMO-MB, de 23 de março de 2021, a Comissão Coordenadora para os Assuntos da Organização Marítima Internacional da Marinha do Brasil solicitou ao Itamaraty a adoção das providências cabíveis com vistas à internalização dos referidos atos no ordenamento brasileiro.

Em síntese, pode ser concluído que, depois de atualizado pela Resolução FAL.10 (35), o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (Convenção FAL 65) vem à apreciação do Congresso Nacional.

Para tanto, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República encaminhou ao Congresso Nacional a Mensagem nº 448, de 11 de setembro de 2019, e a correspondente Exposição de Motivos Interministerial EMI nº 00024/2023 MRE MD, de 7 de junho de 2023, citadas anteriormente.

A Mensagem foi apresentada, em 14 de setembro de 2023, e, depois, por despacho da Mesa Diretora, em 26 do mesmo mês, foi distribuída à apreciação da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (mérito), da Comissão de Viação e Transportes (mérito) e da Comissão Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 RICD), sujeita à apreciação do Plenário com prioridade no regime de tramitação (art. 151, II, RICD).

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De imediato, ainda que a Mensagem nº 448, de 11 de setembro de 2019, informe submeter à apreciação do Congresso Nacional o





texto da **Resolução FAL.10 (35)**, adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), e o texto consolidado da **Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65)**, como emendada, registre-se que o texto da Resolução FAL.10 (35) não acompanhou a documentação enviada a esta Casa Legislativa. Foi possível encontrá-la no seguinte endereço eletrônico da Organização Marítima Internacional no original em inglês:

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/FALDocuments/FAL.10\(35\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/FALDocuments/FAL.10(35).pdf)

Por outro lado, em consulta efetuada ao sítio da IMO¹, foi percebido que foram adotadas emendas recentes à Convenção FAL 65 nos seguintes anos: 2002, 2005, 2009 e 2016. As emendas de 2009 estão contidas na Resolução FAL 10 (35), adotada em 16 de janeiro de 2009, referida neste processo, mas não enviada, não se sabendo se as emendas dos demais anos foram ou não incorporadas ao texto da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (Convenção FAL 65) enviado ao Congresso Nacional.

Diante de uma redação não muito clara da Mensagem referida anteriormente, depois de perscrutar o sítio da Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization – IMO*)², foi possível concluir que a mesma pretendia dizer que enviava à apreciação do Congresso Nacional a Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (Convenção FAL 65) após ter sido emendada pela Resolução FAL.10 (35).

É com esse entendimento que se procederá à análise do texto da Convenção FAL 65 constante do processo, considerando que essa matéria foi distribuída a esta Comissão Permanente por tratar de matéria atinente a relações diplomáticas; política externa brasileira; acordo internacional; direito internacional público; ordem jurídica internacional; e direito marítimo, nos termos do que dispõe a alínea “c”,m do inciso XV do art. 32 do RICD.

¹ Fonte: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-\(FAL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).aspx).

² Fonte: <https://www.imo.org/>.





Como a documentação oriunda do Poder Executivo é insuficiente para plena compreensão da matéria, recorremos a diversos endereços eletrônicos da própria Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization* - IMO), produzindo, a seguir, livre tradução, com adaptações, dos conteúdos apresentados na língua inglesa por essa Organização.³

A maioria das atividades humanas é regulamentada, seja por precedentes (jurisprudência), convenções e regulamentos. A maioria dos regulamentos são essenciais. Entretanto, por vezes, passam a ser considerados não só desnecessários, como, também, um fardo significativo para as atividades que deveriam controlar. Poucas atividades têm sido mais sujeitas à regulamentação excessiva do que o transporte marítimo internacional.

Isso se deve, em parte, à natureza internacional do transporte marítimo: os países desenvolveram padrões alfandegários, de imigração e outros independentemente uns dos outros. Assim, um navio que visita vários países durante uma viagem pode esperar receber numerosos formulários para preencher, muitas vezes solicitando exatamente a mesma informação, mas de uma maneira ligeiramente diferente.

Por isso, o propósito do tratado internacional denominado Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (Convenção FAL 65), adotada em 9 de abril de 1965 e em vigor desde 5 de março de 1967, é promover uma abordagem unificada e global para a facilitação do transporte marítimo internacional, permitindo que este se desenvolva.

³ Fontes: <https://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Pages/FALConvention-Default.aspx>; e [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-\(FAL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).aspx)





Os principais objetivos da Convenção FAL 65 são evitar atrasos desnecessários no tráfego marítimo, ajudar a cooperação entre os governos e garantir o mais elevado grau possível de uniformidade nas formalidades e outros procedimentos. Em particular, reduzindo o número de declarações que podem ser exigidas pelas autoridades públicas.

Para isso, a Convenção FAL 65 define “Normas”, que são medidas acordadas internacionalmente “necessárias e praticáveis para facilitar o tráfego marítimo internacional” e “Práticas Recomendadas”, cuja aplicação é “desejável”. Também prevê que, qualquer governo que considere impraticável cumprir qualquer norma internacional ou considere necessário adotar regulamentos divergentes, deve informar ao Secretário-Geral da IMO das “diferenças” entre as suas próprias práticas e as normas em questão. O mesmo procedimento se aplica a normas novas ou alteradas.

No caso de “Práticas Recomendadas”, os Governos Contratantes são instados a ajustar as suas leis em conformidade, mas só são obrigados a notificar o Secretário-Geral quando tiverem cumprido integralmente as suas próprias formalidades, requisitos documentais e procedimentos.

Este conceito flexível de “Normas” e “Práticas Recomendadas”, juntamente com as demais disposições, permite progressos contínuos na formulação e adoção de medidas uniformes na facilitação do tráfego marítimo internacional.

A Convenção FAL 65 é continuamente alterada e atualizada pelos governos no Comitê FAL da IMO, que normalmente se reúne, uma vez por ano, na sua sede em Londres.

A Estrutura geral da Convenção FAL 65 consiste em 16 artigos (art. I a art. XVI) e um Anexo, sendo este dividido em 7 (sete) Seções e 3 Apêndices, que fornecem informações adicionais à Convenção, cabendo observar que na tradução enviada ao Congresso Nacional não conta nenhuma indicação que as Seções e Apêndices constituem o referido Anexo.



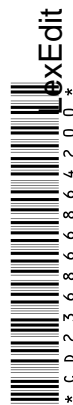


Os artigos contêm, entre outros, disposições gerais, o âmbito da convenção e os requisitos de notificação e entrada em vigor.

O Anexo da Convenção FAL 65 contém as “Normas” e as “Práticas Recomendadas” para simplificar as formalidades, os requisitos, a documentação necessária e os procedimentos que devem ser aplicados à chegada, durante a estadia e à saída dos navios, suas tripulações, passageiros, bagagem e carga. Sua estrutura é a seguinte:

- Seção 1 – Definições e disposições gerais
- Seção 2 – Chegada, permanência no porto e saída do navio
- Seção 3 – Chegada e saída de pessoas
- Seção 4 – Clandestinos
- Seção 5 – Chegada, permanência no porto e saída de cargas e outros artigos
- Seção 6 – Saúde pública e quarentena, incluindo medidas sanitárias para animais e plantas
- Seção 7 – Cláusulas diversas
- Apêndice 1 – Formulários IMO FAL
 - Formulário 1 – Declaração geral
 - Formulário 2 – Declaração de carga
 - Formulário 3 – Declaração de provisões de bordo
 - Formulário 4 – Declaração de bens da tripulação
 - Formulário 5 – Lista de tripulantes
 - Formulário 6 – Lista de passageiros
 - Formulário 7 – Manifesto de cargas perigosas
- Apêndice 2 – Chegada e partida de pessoas
- Apêndice 3 – Modelo de detalhes sobre o clandestino referidos na Prática Recomendada 4.6.2

Passando à análise do texto da Convenção FAL 65, do seu preâmbulo, destaca-se que a Convenção em pauta visa a “facilitar o tráfego marítimo, pela





simplificação e redução a um mínimo das formalidades, exigências documentais e procedimentos para a chegada, permanência no porto e saída dos navios empregados em viagens internacionais”.

Segue-se uma descrição dos pontos mais relevantes de cada um dos seus dezesseis artigos.

O **Artigo I** reza que “os Governos Contratantes se comprometem a adotar (...) todas as medidas apropriadas no sentido de facilitar e acelerar o tráfego marítimo internacional bem como de evitar atrasos desnecessários aos navios e às pessoas e bens neles embarcados”.

Por sua vez, o **Artigo II** estabelece que “os Governos Contratantes se comprometem a cooperar (...) na formulação e aplicação de medidas destinadas a facilitar a chegada, permanência no porto e saída dos navios”, com a Convenção FAL 65 não se aplicando aos navios de guerra nem às embarcações de esporte e recreio, com esse artigo trazendo, ainda, outras disposições acessórias.

O **Artigo III** define que “os Governos Contratantes se comprometem a cooperar, tanto quanto possível, na uniformização das formalidades, exigências documentais e procedimentos” para “facilitar e melhorar o tráfego marítimo internacional”.

O **Artigo IV** define que “os Governos Contratantes se comprometem a cooperar entre si, ou por intermédio da Organização Marítima Internacional (...) nas questões relativas às formalidades, exigências documentais e procedimentos, bem como na sua aplicação no tráfego marítimo internacional”.

Artigo V reza que “nenhuma das disposições da Convenção FAL 65, ou de seu Anexo, deverá ser interpretada como obstáculo à aplicação de qualquer facilitação mais ampla que um Governo Contratante venha a conceder, para facilitar o tráfego marítimo internacional nos termos de sua legislação nacional ou de qualquer outro acordo internacional”; nem “deverá ser interpretada como obstáculo” a um Governo Contratante para a aplicação de medidas temporárias que considere necessárias à preservação da moralidade,





segurança e ordem pública, ou para impedir a introdução ou propagação de doenças ou pestes que ameacem a saúde pública, os animais ou os vegetais.

Por seu lado, o **Artigo VI** estabelece a diferença entre “Normas”, que são “as disposições julgadas possíveis e necessárias de serem aplicadas uniformemente”, e as “Práticas Recomendadas”, que são “as disposições julgadas desejáveis de serem aplicadas”.

O **Artigo VII** trata longamente das alterações do Anexo, que é constituído por Seções e Apêndices, por emendas, recorrendo exaustivamente sobre várias circunstâncias em que poderão se dar essas emendas.

O **Artigo VIII** dispõe sobre os procedimentos a serem seguidos pelos Governos Contratantes que julgarem ser impraticável sujeitar-se a qualquer das “Normas” pela adaptação de suas formalidades, exigências documentais e procedimentos, ou que considerem ser necessário, por razões de ordem interna, adotar dispositivos diferentes dos previstos em determinada “Norma” e, também, quanto à adoção das “Práticas Recomendadas”.

O **Artigo IX** determina que “o Secretário-Geral deverá convocar uma Conferência dos Governos Contratantes, para revisão ou emenda” da Convenção FAL 65 “sempre que para tal for solicitado por pelo menos um terço dos Governos Contratantes” e que “quaisquer revisões ou emendas deverão ser adotadas pela Conferência por uma maioria de dois terços”, além trazer de outras disposições acessórias.

O **Artigo X**, de certo modo, tornou-se extemporâneo, uma vez que remonta aos primórdios da Convenção FAL 65, rezando que ela permaneceria aberta para assinatura por seis meses a partir de 9 de abril de 1965, além regular alguns procedimentos.

O **Artigo XI** estabeleceu que a Convenção FAL 65 entraria em vigor sessenta dias após a data em que os Governos de pelo menos dez Estados a tivessem assinado sem reservas quanto à aceitação ou que tivessem depositado seu instrumento de aceitação ou adesão e, que para todos os Governos que posteriormente a aceitassem ou a ela tivessem aderido,





ela entraria em vigor sessenta dias após o depósito do instrumento de aceitação ou adesão.

O **Artigo XII** reza que, três anos após a Convenção FAL 65 entrar em vigor para um Governo Contratante, este poderá denunciá-la mediante notificação por escrito, com a denúncia surtindo efeito um ano após o Secretário-Geral ter recebido tal notificação ou ao término um período mais longo, se especificado na referida notificação.

O **Artigo XIII** trata da aplicação da Convenção FAL 65 a territórios onde a ONU é autoridade administrativa ou onde um governo é responsável pelas relações internacionais.

O **Artigo XIV** regula atribuições do Secretário-Geral no tocante a informações que ele deve prestar a governos e membros quanto a assinaturas apostas à Convenção, ao depósito dos instrumentos de aceitação e de adesão, à data em que a Convenção entrará em vigor, às notificações recebidas e à convocação das Conferências.

O **Artigo XV** diz, também, da atribuição do Secretário-Geral de manter depositados a Convenção FAL 65 e seu Anexo, do seu dever de transmitir cópias autenticadas aos Governos signatários e a todo e qualquer Governo que venha a aderir à Convenção FAL 65, e de registrá-la de acordo com as disposições do artigo 102 da Carta das Nações Unidas.⁴

O **Artigo XVI** informa que a Convenção FAL 65 foi redigida nas línguas inglesa e francesa, com traduções oficiais nas línguas russa e espanhola, e encerra fazendo referência aos representantes autorizados pelos respectivos Governos que a assinaram, em Londres, aos nove dias do mês de abril de 1965.

⁴ O artigo 102 da Carta das Nações Unidas determina que todos os tratados e acordos internacionais concluídos por qualquer Estado-Membro da ONU devem ser registrados e publicados pelo Secretariado das Nações Unidas. O registro é um procedimento administrativo que tem como objetivo dar publicidade aos tratados e acordos internacionais, tornando-os acessíveis a todos os interessados. A publicação é o ato de tornar os tratados e acordos internacionais conhecidos do público em geral.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Isso posto, percebendo as inumeráveis vantagens e o mérito da Convenção FAL 65 para o tráfego marítimo internacional, e que a mesma, após emendada pela Resolução FAL.10 (35), está em consonância com os princípios que norteiam nossas relações no campo internacional e, particularmente, com aqueles consignados no art. 4º de nossa Carta Magna, manifestamo-nos, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo anexo, favoravelmente à aprovação do texto da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), conforme emendada pela Resolução FAL.10 (35).

Sala da Comissão, em de de 2023.

**RODRIGO VALADARES
DEPUTADO FEDERAL – UNIÃO/SE**

RELATOR





CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL - CREDN**

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2023

(Mensagem nº 448, de 2023)

Aprova o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), conforme emendada pela Resolução FAL.10 (35).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), conforme emendada pela Resolução FAL.10 (35).

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Convenção, conforme emendada pela Resolução FAL.10 (35), bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2023.

**RODRIGO VALADARES
DEPUTADO FEDERAL – UNIÃO/SE**

RELATOR





CÂMARA DOS DEPUTADOS



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD236866864200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 448, DE 2023

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 448/2023, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do Relator, Deputado Rodrigo Valadares.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Paulo Alexandre Barbosa – Presidente; Flávio Nogueira, General Girão e Átila Lins – Vice-Presidentes; Alfredo Gaspar, Ana Paula Leão, Arlindo Chinaglia, Bruno Ganem, Carla Zambelli, Celso Russomanno, Damião Feliciano, Daniel Barbosa, Eduardo Bolsonaro, Fernanda Melchionna, General Pazuello, Gilson Marques, Jefferson Campos, Jonas Donizette, José Rocha, Marcel van Hattem, Marcelo Crivella, Márcio Marinho, Max Lemos, Odair Cunha, Pastor Eurico, Pr. Marco Feliciano, Rodrigo Valadares, Stefano Aguiar, Washington Quaquá, Bebeto, Cabo Gilberto Silva, Caroline de Toni, Cezinha de Madureira, Delegado Paulo Bilynskyj, Eros Biondini, Fausto Pinato, Fernando Monteiro, Leur Lomanto Júnior, Luiz Carlos Busato, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Osmar Terra, Sargento Fahur, Vinicius Carvalho e Zucco.

Sala da Comissão, em 6 de dezembro de 2023.

Deputado PAULO ALEXANDRE BARBOSA
Presidente





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 480, DE 2023

Aprova o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), conforme emendada pela Resolução FAL.10 (35).

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES
EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL

Relatora: Deputada HELENA LIMA

Relatório

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 480, de 2023, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional. A iniciativa aprova o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO) em 1965, conforme emendada pela Resolução FAL.10 (35), adotada em 2009.

Segundo a Exposição de Motivos nº 24/2023, assinada pelos Ministros das Relações Exteriores e da Defesa, e encaminhada ao Congresso Nacional por intermédio da Mensagem nº 448, de 2023, “a Convenção FAL 65 tem o propósito de facilitar o tráfego marítimo, por meio da simplificação e redução das formalidades, exigências documentais e procedimentos de chegada, permanência e saída do porto. A referida Convenção entrou em vigor em 1967, tendo sido promulgada no Brasil por meio do Decreto nº 80.672/1977”. Em adição, são feitas as seguintes observações:

“Em 2009, a IMO adotou a Resolução FAL.10(35), em vigor desde 2010, que introduziu modificações substantivas ao texto original da Convenção. Considerando a Resolução supracitada, a incidência de termos traduzidos diferentemente ao longo do tempo e a necessidade de compatibilizar o texto em vigor com a terminologia atualmente empregada no setor marítimo, torna-se





também adequado proceder a uma consolidação do texto da Convenção, o que pressupõe nova análise pelo Congresso Nacional”.

A proposição foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, estando sujeita à apreciação do Plenário. O regime de tramitação é de urgência.

É o relatório.

Voto da Relatora

O Projeto de Decreto Legislativo nº 480, de 2023, em exame, tem a finalidade de incorporar ao ordenamento brasileiro o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO) em 1965, conforme emendada pela Resolução FAL.10 (35), adotada em 2009.

Como observado na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, autora do projeto, no texto consolidado da FAL 65 não estão assinaladas as alterações resultantes da aprovação da FAL.10. De toda maneira, a matéria comporta disposições importantíssimas, destinadas a simplificar e reduzir a um mínimo as formalidades, exigências documentais e procedimentos para a chegada, permanência no porto e saída dos navios empregados em viagens internacionais.

De fato, muito embora sejam indispensáveis a imposição de exigências e a adoção de regras e procedimentos dirigidos ao tráfego marítimo internacional, buscando certa uniformidade de tratamento, mostra-se também necessário ter um acordo da comunidade de países quanto a limites a que cada um deve se submeter na formulação e aplicação de seu ordenamento legal e normativo, a fim de não criar muitos embaraços à atuação dos transportadores e atrasos desarrazoados nas operações portuárias e na navegação. É isso, justamente, o que se procura garantir com a adoção da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional.

Nada havendo na iniciativa que mereça reparos desta Comissão de Viação e Transportes, e considerando a necessidade de se consolidar o texto da Convenção (FAL 65), o voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 480, de 2023.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Helena Lima MDB/RR

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputada HELENA LIMA
Relatora

Apresentação: 24/04/2024 15:40:01.560 - CVT
PRL 2 CVT => PDL 480/2023

PRL n.2



Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 117 | CEP 70160-900 -
Brasília, DF
Tel (61) 3215-1117 | dep.helenalima.camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD242614658400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helena Lima





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 480, DE 2023

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 480/2023, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Helena Lima.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Gilberto Abramo - Presidente, Paulo Alexandre Barbosa, Luiz Fernando Faria e Guilherme Uchoa - Vice-Presidentes, Gutemberg Reis, Helena Lima, Marco Brasil, Rubens Otoni, Zé Trovão, Abilio Brunini, Afonso Hamm, Alexandre Lindenmeyer, Antonio Carlos Rodrigues, Bebeto, Cezinha de Madureira, Gabriel Nunes, Hugo Leal, Mauricio Marcon, Neto Carletto e Ricardo Ayres.

Sala da Comissão, em 12 de junho de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO
Presidente



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 480, DE 2023

Aprova o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), conforme emendada pela Resolução FAL.10 (35).

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relatora: Deputada LAURA CARNEIRO

I - RELATÓRIO

A proposição em epígrafe aprova o texto consolidado da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL 65), adotada na Organização Marítima Internacional (IMO), conforme emendada pela Resolução FAL.10 (35).

Segundo a Exposição de Motivos nº 24/2023, assinada pelos Ministros das Relações Exteriores e da Defesa, e encaminhada ao Congresso Nacional por intermédio da Mensagem nº 448, de 2023,

a Convenção FAL 65 tem o propósito de facilitar o tráfego marítimo, por meio da simplificação e redução das formalidades, exigências documentais e procedimentos de chegada, permanência e saída do porto. A referida Convenção entrou em vigor em 1967, tendo sido promulgada no Brasil por meio do Decreto nº 80.672/1977.

Em adição, são feitas as seguintes observações:

Em 2009, a IMO adotou a Resolução FAL.10(35), em vigor desde 2010, que introduziu modificações substantivas ao texto



original da Convenção. Considerando a Resolução supracitada, a incidência de termos traduzidos diferentemente ao longo do tempo e a necessidade de compatibilizar o texto em vigor com a terminologia atualmente empregada no setor marítimo, torna-se também adequado proceder a uma consolidação do texto da Convenção, o que pressupõe nova análise pelo Congresso Nacional.

A Estrutura geral da Convenção FAL 65 consiste em 16 artigos (art. I a art. XVI) e um Anexo, sendo este dividido em 7 (sete) Seções e 3 Apêndices, que fornecem informações adicionais à Convenção.

Os artigos contêm, entre outros, disposições gerais, o âmbito da Convenção e os requisitos de notificação e entrada em vigor.

O Anexo da Convenção FAL 65 contém as “Normas” e as “Práticas Recomendadas” para simplificar as formalidades, os requisitos, a documentação necessária e os procedimentos que devem ser aplicados à chegada, durante a estadia e à saída dos navios, suas tripulações, passageiros, bagagem e carga. Sua estrutura é a seguinte:

Seção 1 – Definições e disposições gerais.

Seção 2 – Chegada, permanência no porto e saída do navio.

Seção 3 – Chegada e saída de pessoas.

Seção 4 – Clandestinos.

Seção 5 – Chegada, permanência no porto e saída de cargas e outros artigos.

Seção 6 – Saúde pública e quarentena, incluindo medidas sanitárias para animais e plantas.

Seção 7 – Cláusulas diversas.

Apêndice 1 – Formulários IMO FAL

• *Formulário 1 – Declaração geral.*

• *Formulário 2 – Declaração de carga.*

• *Formulário 3 – Declaração de provisões de bordo.*



- *Formulário 4 – Declaração de bens da tripulação.*
- *Formulário 5 – Lista de tripulantes.*
- *Formulário 6 – Lista de passageiros.*
- *Formulário 7 – Manifesto de cargas perigosas.*

Apêndice 2 – Chegada e partida de pessoas.

Apêndice 3 – Modelo de detalhes sobre o clandestino referidos na Prática Recomendada 4.6.2.

A proposição foi distribuída à Comissão de Viação e Transportes e a este colegiado, estando sujeita à apreciação do *Plenário*, em regime *urgente* de tramitação.

O projeto recebeu minuta de parecer pela *aprovação* na Comissão de Viação e Transportes, da lavra da Deputada Helena Lima. Até o momento, a Comissão não apreciou o tema.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do art. 32, IV, *a*, do Regimento Interno, pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto e do ato internacional que visa internalizar.

No que toca à constitucionalidade *formal*, foram obedecidos os ditames constitucionais relativos à competência legislativa da União, sendo atribuição do Congresso Nacional dispor *exclusivamente* sobre a matéria - evidentemente através de decreto legislativo (CF, art. 59, VI c/c art. 109, II do RICD) - conforme estabelece o inciso I do art. 49 da Lei Maior. Transcreve-se:



Art. 49.É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;

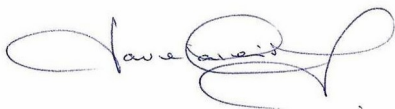
Não há, de outra parte, qualquer violação a princípios ou normas de ordem material da Constituição de 1988.

Nada temos a opor também quanto à juridicidade da proposição, a técnica legislativa e a redação.

O exame do ato internacional a ser internalizado revela, por sua vez, a sua conformidade com o ordenamento jurídico pátrio.

Ante o exposto, manifestamo-nos pela *constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa* do Projeto de Decreto Legislativo nº 480, de 2023.

Sala da Comissão, em 20 de maio de 2024.



Deputada Federal LAURA CARNEIRO
Relatora

2024-5805





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 480, DE 2023

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 480/2023, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Laura Carneiro.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Chris Tonietto - Vice-Presidente, Alfredo Gaspar, Bacelar, Bia Kicis, Capitão Alberto Neto, Castro Neto, Célia Xakriabá, Cezinha de Madureira, Chico Alencar, Coronel Fernanda, Covatti Filho, Danilo Forte, Delegada Katarina, Delegado Éder Mauro, Dr. Jaziel, Duarte Jr., Elcione Barbalho, Fernanda Pessoa, Fernando Rodolfo, Flávio Nogueira, Helder Salomão, João Leão, José Guimarães, Julia Zanatta, Luiz Couto, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcelo Crivella, Marcos Pollon, Marreca Filho, Mauricio Marcon, Mersinho Lucena, Olival Marques, Orlando Silva, Patrus Ananias, Paulo Magalhães, Pedro Aihara, Pr. Marco Feliciano, Renildo Calheiros, Ricardo Ayres, Roberto Duarte, Rubens Pereira Júnior, Soraya Santos, Waldemar Oliveira, Yandra Moura, Alencar Santana, Aluisio Mendes, Aureo Ribeiro, Benes Leocádio, Cabo Gilberto Silva, Capitão Augusto, Carlos Veras, Cobalchini, Coronel Meira, Darci de Matos, Delegado da Cunha, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Paulo Bilynskyj, Delegado Ramagem, Diego Garcia, Domingos Sávio, Dr. Remy Soares, Emanuel Pinheiro Neto, Felipe Francischini, Fernanda Melchionna, Gilson Daniel, Gilson Marques, Gisela Simona, Jorge Goetten, José Medeiros, Kiko Celeguim, Kim Kataguiri, Laura Carneiro, Lucas Redecker, Luiz Gastão, Márcio Honaiser, Pastor Eurico, Pauderney Avelino, Paulo Azi, Pedro Campos, Pedro Lupion, Rafael Simoes, Reginaldo Lopes, Sidney Leite, Tabata Amaral, Tião Medeiros, Toninho Wandscheer, Zé Haroldo Cathedral e Zucco.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2024.

Deputada CAROLINE DE TONI



Presidente

