

Normas e Recomendações Internacionais

Anexo 9

**à Convenção sobre a
Aviação Civil Internacional**

Facilitação

14ª Edição, Outubro de 2015

Esta edição incorpora todas as emendas adoptadas pelo Conselho, anteriores a 13 de Junho de 2015, e substituí, a 25 de Fevereiro de 2016, todas as edições anteriores.

Para informações, relativamente à aplicabilidade das Normas e Recomendações, ver o Preâmbulo.

**Décima Quarta Edição
Outubro 2015**

Organização Internacional da Aviação Civil

Publicação em edições separadas nas línguas: Inglês, Árabe, Chinês, Francês, Castelhana e Russo, realizada pela:

— ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
999 Av. Robert- Bourassa, Montreal (Quebeque), Canadá H3C 5H7

Para solicitar informações e para uma lista completa de agentes de venda e livrarias,
Favor consultar a rede da OACI:
«www.icao.int»

Primeira edição: 1949

Décima segunda edição: 2005

Décima terceira edição: 2011

Décima quarta edição: 2015

Anexo 9, *Facilitação*

Nº de Encomenda: AN 9

ISBN 978-92-9249 -865- 8

© OACI 2015

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida, armazenada ou Transmitida, de alguma maneira ou por quaisquer meios, sem a prévia autorização, por escrito, da Organização Internacional da Aviação Civil.

Tradução e revisão feita pela AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL portuguesa, pelo que, sempre que subsistam dúvidas quanto à interpretação da norma, deverá prevalecer a versão original, em língua inglesa.

ÍNDICE

Página

PREÂMBULO	(ix)
CAPÍTULO 1. - Definições e princípios gerais.	1-1
A. Definições	1-1
B. Princípios gerais.	1-8
CAPÍTULO 2. - Entrada e saída de aeronaves	2-1
A. Generalidades.	2-1
B. Documentos — requisitos e uso.	2-2
C. Correção de documentos.	2-4
D. Desinsectização de aeronaves.	2-4
E. Desinfecção de aeronaves.	2-5
F. Disposições relativas aos voos de aviação geral internacional e a outros voos não regulares	2-6
I. Generalidades.	2-6
II. Autorização prévia.	2-6
III. Avisos prévios de chegada.	2-7
IV. Autorização e permanência das aeronaves.	2-8
CAPÍTULO 3. - Entrada e saída de pessoas e das suas bagagens	3-1
A. Generalidades	3-1
B. Documentos requeridos para viajar	3-1
C. Segurança dos documentos de viagem.	3-2
D. Documentos de viagem.	3-3
E. Vistos de saída.	3-4
F. Vistos de entrada e reentrada	3-4

	<i>Página</i>
G. Cartões de embarque/ desembarque.	3-5
H. Certificados de vacina ou de profilaxia internacionais.	3-6
I. Inspeção de documentos de viagem	3-6
J. Procedimentos de partida	3-7
K. Procedimentos de entrada e responsabilidades.	3-7
L. Procedimentos e requisitos de trânsito	3-11
M. Disposição da bagagem separada do seu proprietário.	3-12
N. Identificação e entrada da tripulação e outro pessoal dos operadores de aeronaves.	3-12
O. Inspectores de aviação civil	3-14
P. Auxílio de Emergência/Vistos de entrada em casos de força maior	3-14
CAPÍTULO 4. - Entrada e saída de carga e de outros artigos.	4-1
A. Generalidades.	4-1
B. Informação requerida pelas autoridades competentes.	4-2
C. Autorização, despacho e entrega da carga de exportação	4-3
D. Autorização, despacho e entrega da carga de importação	4-3
E. Peças sobressalentes, equipamento, suprimentos e outro material de aeronaves importado ou exportado pelos operadores de aeronaves relacionados com os serviços internacionais.	4-5
F. Contentores e estrados (paletes)	4-6
G. Documentos e procedimentos relativos ao correio.	4-7
H. Material radioactivo	4-7
CAPÍTULO 5. - Pessoas não admissíveis e deportadas	5-1
A. Generalidades.	5-1
B. Pessoas não admissíveis	5-1
C. Pessoas deportadas.	5-3

	<i>Página</i>
D. Obtenção de um documento de viagem de substituição	5-5
CAPÍTULO 6. - Aeroportos internacionais — Instalações e serviços para o tráfego.	6-1
A. Generalidades.	6-1
B. Disposições relativas ao movimento do tráfego nos aeroportos	6-2
I. Disposições comuns.	6-2
II. Disposições relativas ao estacionamento e ao serviço das aeronaves.	6-3
III. Saída de passageiros, tripulações e bagagens.	6-3
IV. Entrada de passageiros, tripulações e bagagens.	6-4
V. Trânsito e afastamento de passageiros e tripulações.	6-4
VI. Instalações e serviços diversos nos edifícios terminais de passageiros	6-5
VII. Instalações para o tratamento e autorização/ despacho da carga e correio	6-5
C. Instalações e serviços necessários para implementar as medidas de saúde pública, socorro médico de urgência e as relativas a controlo veterinário e fitossanitário	6-5
D. Instalações para os controlos de autorizações, despacho e para o funcionamento dos serviços correspondentes.	6-7
E. Passageiros desordeiros	6-8
F. Amenidades para os passageiros	6-8
CAPÍTULO 7. - Aterragem fora dos aeroportos internacionais.	7-1
A. Generalidades.	7-1
B. Escala breve	7-1
C. Interrupção do voo.	7-1
CAPÍTULO 8. - Outras disposições sobre facilitação.	8-1
A. Cauções e isenção de requisição ou arresto.	8-1
B. Disposições relativas a busca, salvamento, investigação de acidentes e recobro.	8-1

C. Voos de socorro em caso de catástrofes naturais ou provocadas pelo homem, que coloquem gravemente em perigo a saúde humana ou o meio ambiente, e em situações de emergência semelhantes, em que se requeira a ajuda das Nações Unidas.	8-2
D. Poluição marítima e operações de segurança de emergência.	8-3
E. Aplicação do Regulamento Sanitário Internacional e disposições conexas.	8-3
F. Plano nacional de aviação para surtos de enfermidades transmissíveis.	8-4
G. Estabelecimento de programas nacionais de facilitação	8-5
H. Facilitação do transporte dos passageiros que requeiram assistência especial	8-5
I. Generalidades	8-5
II. Acesso aos aeroportos.	8-6
III. Acesso aos serviços aéreos	8-7
I. Assistência às vítimas de acidentes de aviação e aos seus familiares.	8-8
APÊNDICE 1. Declaração Geral	AP 1-1
APÊNDICE 2. Manifesto de Passageiros	AP 2-1
APÊNDICE 3. Manifesto de Carga	AP 3-1
APÊNDICE 4. Certificado de desinsectização residual.	AP 4-1
APÊNDICE 5. Cartão de embarque/ desembarque.	AP 5-1
APÊNDICE 6. Recomendação do Conselho de Cooperação Aduaneira	AP 6-1
APÊNDICE 7. Certificado de Membro da Tripulação (CMT)	AP 7-1
APÊNDICE 8. Certificado de Inspector da aviação civil	AP 8-1
APÊNDICE 9. Formatos sugeridos de documentos para repatriamento de pessoas inadmissíveis	AP 9-1
APÊNDICE 10. Formulário padrão das Nações Unidas para os documentos comerciais	AP 10-1
APÊNDICE 11. Modelo de programa de facilitação (FAL) de aeroporto	AP 11-1
APÊNDICE 12. Modelo de programa nacional FAL.	AP 12-1
APÊNDICE 13. Formulário de Saúde Pública para Localização dos Passageiros.	AP 13-1

PREÂMBULO

Antecedentes Históricos

As Normas e Recomendações relativas à Facilitação foram adoptadas inicialmente pelo Conselho no dia 25 de Março de 1949, em conformidade com o disposto no Artigo 37 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago 1944), com a designação de Anexo 9 à Convenção e com o título “Normas e Recomendações - Facilitação”, que começaram a produzir efeitos no dia 1º de Setembro de 1949. As Normas e Recomendações basearam-se nas recomendações das I e II Conferências da Divisão de Facilitação, celebradas em Montreal, em Fevereiro de 1946, e em Genebra, em Junho de 1948. Foram totalmente ampliadas e alteradas, com base nas recomendações das conferências subsequentes da Divisão, isto é, da III Conferência, celebrada em Buenos Aires, em Dezembro de 1951, da IV Conferência, celebrada em Manila, em Outubro de 1955, da V Conferência, celebrada em Roma, em Dezembro de 1959, da VI Conferência, celebrada na Cidade do México, em Março/Abril de 1963, da VII Conferência, celebrada em Montreal, em Maio de 1968, da VIII Conferência, celebrada em Dubrovnik, em Março de 1973, da Nona Conferência, celebrada em Montreal em Abril/Maio de 1979, da Décima Conferência, celebrada em Montreal, em Setembro de 1988 e da Décima Primeira Conferência, celebrada em Montreal, em Abril de 1995, e da Terceira Reunião do FAL (Grupo de Facilitação), realizada em Montreal, em Fevereiro de 2001. Como resultado das Recomendações da Divisão e do Grupo de Facilitação, relativas à alteração do Anexo 9, e das medidas tomadas pelo Conselho a respeito, a Segunda Edição do Anexo 9 entrou em vigor a partir de 1 de Março de 1953, a Terceira Edição a partir de 1 de Novembro de 1956, a Quarta Edição a partir de 1 de Novembro de 1960, a Quinta Edição a partir de 1 de Abril de 1964, a Sexta Edição a partir de 1 de Abril de 1969, a Sétima Edição a partir de 15 de Abril de 1974, a Oitava Edição a partir de 15 de Julho de 1980 a Nona Edição a partir de 15 de Novembro de 1990, a Décima Edição em 30 de Abril de 1997 e a Décima Primeira Edição em 15 de Julho de 2002, a Décima Segunda Edição em 11 de Julho de 2005. e a Décima Terceira Edição em 18 de Julho de 2011.

Décima Quarta Edição - A presente edição incorpora, *inter alia*, disposições originadas na Oitava Reunião do Grupo de Peritos em facilitação (Montreal, Novembro de 2014) sobre matérias como a assistência às vítimas de acidentes de aviação e suas famílias, os documentos de viagem de leitura mecânica (DVLM), a facilitação da carga e a base de dados da INTERPOL sobre os documentos de viagem roubados e perdidos (SLTD).

Esta Décima Quarta Edição do Anexo 9 entrou em vigor em 25 de Outubro de 2015 e torna-se aplicável a partir de 25 de Fevereiro de 2016.

As Normas e Recomendações relativas à Facilitação emanam do Artigo 37º da Convenção, que dispõe, entre outras coisas, que “a Organização da Aviação Civil Internacional deverá eventualmente adoptar e alterar, conforme necessário, as normas, recomendações e procedimentos internacionais que tratem de formalidades alfandegárias e de imigração e de outras questões relativas à segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea, que venham oportunamente a ser consideradas apropriadas”.

O critério relativo à aplicação, por parte dos Estados, das Normas e Recomendações relativas à Facilitação é reafirmado pelo Artigo 22º da Convenção, que expressa a obrigação, aceite por cada Estado Contratante, de “adoptar, mediante a promulgação de regulamentos especiais ou de outro modo, todas as medidas possíveis para facilitar e agilizar a navegação das aeronaves entre os territórios dos Estados Contratantes e para evitar atrasos desnecessários das aeronaves, tripulantes, passageiros e carga, especialmente na aplicação das leis sobre imigração, quarentena, alfândega e autorizações/despachos”, e pelo Artigo 23º da Convenção, segundo o qual cada Estado Contratante se compromete, “na medida em que o julgar viável, a estabelecer disposições alfandegárias e de imigração relativas à navegação aérea internacional, de acordo com os métodos que venham a ser eventualmente estabelecidos ou recomendados nos termos da presente Convenção”.*

Além das Normas e Recomendações do Anexo 9, o Programa FAL da Organização baseia-se nas Resoluções da FAL da Assembleia e nas recomendações tipo- B das Sessões da Divisão FAL que não sugerem alterações ao Anexo.

Aplicabilidade

Conforme indicado no Capítulo 1, Seção B, as Normas e Recomendações contidas neste documento referem-se a todas as categorias de operação de aeronaves, salvo quando uma disposição especial se refere concretamente a um tipo de operação, sem mencionar outros.

As Normas e Recomendações relativas à Facilitação representam inevitavelmente dois aspectos, um “negativo”, ou seja, que os Estados não devem exigir mais do que certos requisitos máximos quanto à documentação, restrições da liberdade de movimentos, etc., e o outro “positivo”, ou seja, que os Estados devem proporcionar determinadas instalações mínimas para comodidade dos passageiros, para o tráfego de passagem (trânsito), etc. Sempre que surja uma questão acerca de uma disposição “negativa”, presume-se que os Estados, sempre que possível, exigirão requisitos inferiores aos máximos determinados pelas Normas e Recomendações, e, no caso de uma disposição “positiva”, sempre que possível, fornecerão mais do que o mínimo estipulado nas Normas e Recomendações.

* Outros artigos da Convenção são especialmente pertinentes às disposições do Anexo FAL e foram levados em conta quando da sua redacção. Especialmente as pessoas responsáveis pela aplicação das disposições deste Anexo deverão familiarizar-se com os seguintes artigos, além dos Artigos 22º e 23º:

Artigo 10º, Aterragem em aeroportos aduaneiros; Artigo 11º, Aplicabilidade das regulamentações aéreas;
Artigo 13º, Regulamentos de Entrada, autorização e despacho;
Artigo 14º, Prevenção contra a propagação de doenças;
Artigo 24º, Direitos aduaneiros; Artigo 29º, Documentos transportados nas aeronaves; e
Artigo 35º, Restrições de carga.

Medidas a serem tomadas pelos Estados contratantes

- *Notificação de diferenças.* Chama-se a atenção dos Estados Contratantes para a obrigação imposta pelo Artigo 38º da Convenção, pelo qual os Estados Contratantes são solicitados a notificar à Organização qualquer diferença entre os seus regulamentos e métodos nacionais e as Normas Internacionais contidas neste Anexo e nas suas alterações. Os Estados Contratantes são solicitados a incluir na sua notificação as diferenças em relação às Recomendações contidas neste Anexo, e nas respectivas alterações. Além disso, os Estados Contratantes são convidados a manter a Organização devidamente informada sobre qualquer diferença subsequente, ou sobre a eliminação de qualquer diferença previamente notificada. Imediatamente após a adopção de cada Emenda a este Anexo, será enviado aos Estados Contratantes um pedido específico para a notificação de diferenças.

Também é chamada a atenção dos Estados para o disposto no Anexo 15, relativamente à publicação de diferenças importantes entre os seus regulamentos e métodos nacionais e as correspondentes Normas e Recomendações da OACI, por meio do Serviço de Informações Aeronáuticas, além da obrigação imposta aos Estados pelo Artigo 38º da Convenção.

Promulgação de informações. O estabelecimento, supressão ou mudanças nas instalações, serviços e procedimentos que afectarem as operações de aeronaves, proporcionados em conformidade com as Normas e Recomendações especificadas neste Anexo, deverão ser notificados e efectuados de acordo com o disposto no Anexo 15.

Os Estados Contratantes deverão envidar todos os esforços para publicar as informações FAL previstas no Anexo 15 (mais detalhadas no Manual de Serviços de Informações Aeronáuticas – Doc. 8126) e, especialmente, assegurar-se de que cumprem as novas exigências de apresentação e conteúdo de tais informações, prescritas na Décima Quarta Edição do Anexo 15.

Uso do texto do Anexo em regulamentos nacionais. O Conselho, em 13 de Abril de 1948, adoptou uma resolução na qual apontava aos Estados Contratantes a conveniência de que, tanto quanto possível, empregassem nos seus próprios regulamentos nacionais a mesma redacção das normas da OACI que são de carácter regulador e, além disso, que indicassem as diferenças em relação às Normas, inclusive quaisquer outros regulamentos nacionais que tenham importância para a segurança e regularidade da navegação aérea. Sempre que possível, as disposições deste Anexo foram redigidas de modo a poderem ser incorporadas nas legislações nacionais sem alterações importantes.

Informações Gerais

— Um Anexo é constituído pelas seguintes partes, embora nem todas se encontrem necessariamente em todos os Anexos. Cada uma dessas partes tem o carácter abaixo indicado:

1. — *Material que constitui o Anexo, propriamente dito:*

a) *Normas e Recomendações* que o Conselho adoptou em conformidade com as disposições da Convenção. No caso deste Anexo, a sua definição é a seguinte:

Norma: Qualquer especificação, cuja aplicação uniforme é considerada realizável e necessária para facilitar e melhorar algum aspecto da navegação aérea internacional, que tenha sido adoptada pelo Conselho de acordo com o disposto no Artigo 54º (I) da Convenção, e em relação à qual o não cumprimento deve ser notificado pelos Estados ao Conselho, em conformidade com o Artigo 38º.

Recomendação: Qualquer especificação cuja aplicação é considerada em geral realizável e altamente conveniente para facilitar e melhorar algum aspecto da navegação aérea internacional, que tenha sido adoptada pelo Conselho, de acordo com o disposto no Artigo 54º (I) da Convenção, e à qual os Estados Contratantes deverão procurar ajustar-se em conformidade com a Convenção.

b) *Apêndices* incluindo o material que, por conveniência, seja agrupado separadamente, mas que faz parte das Normas e Recomendações adoptadas pelo Conselho.

c) *Definições* de termos usados nas Normas e Recomendações que não são auto-explicativos porque não têm o significado corrente. Uma definição não tem carácter independente, pois é parte essencial de cada Norma e Recomendação na qual o termo é usado, já que qualquer mudança no significado do termo afectaria a especificação.

2. — *Material aprovado pelo Conselho para publicação, em associação com as Normas e Recomendações:*

a) — *Preâmbulos*, que compreendam antecedentes históricos e textos explicativos baseados nas medidas do Conselho, e que incluam uma explicação das obrigações dos Estados em relação à aplicação das Normas e Recomendações emanadas da Convenção e da Resolução de Adopção.

b) - *Introduções* que contenham texto explicativo no início das partes, capítulos ou secções do Anexo, a fim de facilitar a compreensão da aplicação do texto.

c) - *Notas* incluídas no texto, conforme o caso, que proporcionem dados ou referências acerca das respectivas Normas ou Recomendações, sem fazer parte delas.

d) - *Suplementos* que contenham material suplementar às Normas e Recomendações ou que sirvam de guia para a sua aplicação.

Este Anexo foi adoptado em seis idiomas: inglês, árabe, chinês, francês, russo e espanhol.

- Cada Estado Contratante é solicitado a escolher um desses textos para fins de implementação nacional e demais efeitos previstos na Convenção, seja utilizando-o directamente ou mediante tradução para o seu próprio idioma, e a notificar a sua preferência à Organização.

Para facilitar a leitura e indicar a sua respectiva condição, as Normas aparecem em tipo corrente; e as Recomendações e as Notas em itálico, precedidas das palavras **Recomendação e Nota**, respectivamente.

Qualquer referência feita a qualquer parte deste documento, identificada por um número, compreende todas as subdivisões da referida parte.

Em todo este Anexo deve-se entender que o género masculino faz referência a pessoas de ambos os sexos.

NORMAS E RECOMENDAÇÕES INTERNACIONAIS

CAPÍTULO 1. - DEFINIÇÕES E PRINCÍPIOS GERAIS

A. - Definições

Os termos indicados a seguir, quando usados no presente Anexo, têm os seguintes significados:

ABC /CFA. Controlo automático de fronteiras. Um sistema automatizado que autentifica os documentos de viagem de leitura mecânica electrónica, estabelece que o passageiro é o titular legítimo do documento, verifica os registos de controlo de fronteiras e então determina a elegibilidade para o cruzamento das fronteiras de acordo com regras predeterminadas.

Acordos de trânsito directo. Acordos especiais, aprovados pelas autoridades competentes, mediante os quais o tráfego que se detém apenas brevemente, na sua passagem pelo Estado contratante, pode permanecer sob a jurisdição imediata das referidas autoridades.

Admissão. Permissão concedida a uma pessoa para entrar num Estado, pelas autoridades públicas daquele Estado, de acordo com a sua legislação nacional.

Admissão Temporária. Regime alfandegário que permite receber num território alfandegário, em suspensão total ou parcial dos direitos e taxas à importação, certas mercadorias importadas, com uma finalidade específica e destinadas a serem reexportadas, num determinado prazo, sem terem sido alvo de modificações, com a excepção à sua depreciação normal, devido ao uso sofrido.

Aeroporto Internacional. Qualquer aeroporto designado pelo Estado Contratante, em cujo território estiver situado, como aeroporto de entrada e saída para o tráfego aéreo internacional, onde sejam efectuados os trâmites aduaneiros, de imigração, saúde pública, controlo veterinário e fitossanitário, e procedimentos análogos.

Afastamento de uma pessoa. Acção conduzida pelas autoridades públicas de um Estado para que uma pessoa deixe aquele Estado.

Agente autorizado. Pessoa que representa um operador de aeronave e que está por ele autorizada a actuar em todos os assuntos relativos à entrada e autorização das suas aeronaves, tripulação, passageiros, carga, correio, bagagem ou provisões de bordo e, quando a legislação do país o permitir, inclui a participação de terceiros autorizados ao manuseio de carga na aeronave.

Agente de escolta. Pessoa autorizada por um Estado Contratante ou um operador de aeronaves a acompanhar pessoas inadmissíveis ou pessoas que tenham sido expulsas de um Estado Contratante.

Amenidades para os passageiros. Instalações e serviços de natureza não essencial para o processamento dos passageiros, destinados aos passageiros.

— **API. Sistema de Informação Avançada sobre Passageiros.** Um sistema electrónico de comunicações em que os elementos dos dados são recolhidos e transmitidos a agências de controlo de fronteiras antes da partida ou da chegada de um voo e disponibilizados em primeira linha na linha primária no aeroporto de entrada.

Área de trânsito directo. Área especial que, com a aprovação das autoridades competentes e sob a sua supervisão ou controlo directo, é estabelecida nos aeroportos internacionais, onde os passageiros podem permanecer durante o trânsito ou afastamento, sem solicitar entrada naquele Estado.

Autoridades Públicas ou Autoridades competentes. As instituições ou os funcionários de um Estado Contratante responsáveis pela aplicação e cumprimento das suas leis e regulamentos, que tiverem relação, sob qualquer aspecto, com estas Normas e Recomendações.

Avaliação de risco. Avaliação feita por um Estado que deposite uma pessoa quanto à conveniência de que o deportado seja ou não acompanhado de escolta, na sua viagem em voo comercial. A avaliação deve considerar todos os factores envolvidos, inclusive as condições médicas, mentais e físicas para o seu transporte em voo comercial, concordância ou não em viajar, parâmetros de comportamento e qualquer histórico de violência.

Bagagem. Artigos de propriedade pessoal dos passageiros ou tripulantes transportados na aeronave, mediante acordo com o operador

Bagagem mal encaminhada. Ver “Bagagem extraviada”.

Bagagem não acompanhada. Bagagem transportada como carga, seja na própria aeronave em que viaja a pessoa a quem pertence, seja noutra aeronave.

Bagagem extraviada. Bagagem separada dos passageiros ou da tripulação involuntária ou inadvertidamente.

Bagagem não identificada. Bagagem com ou sem etiqueta que nenhum passageiro recolhe no aeroporto e cujo proprietário não possa ser identificado.

Bagagem não reclamada. Bagagem que chega ao aeroporto e que não é retirada nem reclamada por qualquer passageiro.

Carga. Todos os bens transportados numa aeronave, excepto o correio, as provisões de bordo e a bagagem acompanhada ou extraviada.

Carregamento. O acto de colocar carga, correio, bagagem ou provisões a bordo de uma aeronave para serem transportadas num voo.

Comandante ou Piloto ao Comando. Piloto responsável pela operação e segurança da aeronave durante o tempo de voo.

— **Começo da viagem.** Ver “Início da viagem”.

Companhia aérea. Tal como mencionado no Artigo 96 da Convenção, qualquer empresa de transporte aéreo que ofereça ou opere um transporte aéreo regular.

Controlo automatizado de fronteiras. (CFA). Um sistema automatizado que autentifica os documentos de viagem de leitura mecânica electrónica, estabelece que o passageiro é o titular legítimo do documento, verifica os registos de controlo de fronteiras e então determina a elegibilidade para o cruzamento das fronteiras de acordo com regras predeterminadas (*Vide* definição “ABC/CFA”, acima.).

Controlo de imigração. Medidas adoptadas pelos Estados para controlar a entrada, o trânsito e a saída de seus territórios de pessoas em viagens aéreas.

Controlo de narcóticos ou estupefacientes. Medidas para controlar o movimento ilícito de narcóticos e substâncias psicotrópicas, por via aérea.

Correio. Despacho de correspondência e outros itens para entrega aos serviços postais de acordo com os regulamentos da União Postal Universal (UPU) – “Universal Postal Union”.

Declarante. Qualquer pessoa que faz uma declaração de bens ou em cujo nome a declaração é feita.

Deportado. Pessoa que tenha sido legalmente admitida num Estado pelas suas autoridades ou que tenha entrado num Estado ilegalmente e que, posteriormente, seja formalmente instada a deixar aquele Estado.

Desalfandegamento. O cumprimento de formalidades alfandegárias necessárias para entrada das mercadorias para consumo, para as exportar ou ainda para as colocar sob um outro regime aduaneiro. (Ver “Despacho aduaneiro”).

Descarregamento. O acto de retirar a carga, o correio, a bagagem ou as provisões de bordo de uma aeronave após a aterragem.

Desembarque. O acto de sair de uma aeronave depois da aterragem, com excepção dos tripulantes ou passageiros que continuarem a viagem para a escala seguinte do mesmo voo.

Desinfecção. Procedimento pelo qual são tomadas medidas para controlar ou matar vetores infecciosos no corpo humano ou em animais, em locais afetados da aeronave, bagagem, carga, provisões ou contentores, consoante o caso, através da exposição directa a agentes químicos ou materiais.

Desinsectização. Procedimento pelo qual são tomadas medidas para controlar ou matar insectos presentes em aeronaves, bagagem, carga, correio, provisões ou contentores.

Despacho aduaneiro de mercadorias. Cumprimento das formalidades aduaneiras necessárias que permitem a entrada de mercadorias para uso interno, para exportação ou colocação no contexto de outros procedimentos alfandegários.

Direitos e taxas de importação. Direitos alfandegários e todos os outros direitos, taxas ou encargos, cobrados sobre a importação de bens ou mercadorias. Não estão incluídos quaisquer encargos que estejam limitados no seu valor ao custo aproximado dos serviços prestados ou cobrados pela alfândega em nome de outra autoridade nacional.

Documento de viagem. Passaporte ou outro documento oficial de identidade emitido por um Estado ou organização, que possa ser usado pelo legítimo portador, para uma viagem internacional.

Documentos dos operadores de aeronaves. Documentos, para uso dos operadores aéreos, tais como notas de consignação, cartas de porte, bilhetes/títulos de passagem, cartões de embarque dos passageiros, documentos de liquidação bancária e de agência, bilhetes de excesso de bagagem, ordens de cobrança diversas (M.C.O.), relatórios sobre danos e irregularidades, etiquetas para bagagem e para a carga, horários e documentos relativos a massa e centragem, utilizados pelos operadores de aeronaves.

Documentos do operador. (Ver “documentos de operadores de aeronaves”).

DVLM electrónico. Documento de viagem (passaporte, visa ou cartão) de leitura mecânica, onde está incrustado um circuito integrado sem contacto, permitindo a sua utilização para identificação biométrica do titular, em conformidade com as normas enunciadas nas partes relevantes do Doc. 9303 – *Documentos de Viagem de Leitura Mecânica. (Nota.- “eMRTD – Machine Readable Travel Documents”).*

Embarque. Acto de subir a bordo de uma aeronave, com o objectivo de iniciar um voo, com excepção dos tripulantes ou passageiros que tenham embarcado numa escala anterior do mesmo voo.

Emergência de saúde pública de alerta internacional. Um acontecimento extraordinário determinado, de acordo com os *Regulamentos da Organização Mundial de Saúde (2005)*, da Organização Mundial de Saúde como: (i) constituindo um risco de saúde pública para outros Estados, através da contaminação internacional da doença e (ii) que requer potencialmente uma resposta internacional coordenada.

Empresa de transporte aéreo. Conforme estipulado no Artigo 96 da Convenção, qualquer empresa de transporte aéreo que ofereça ou opere um serviço aéreo internacional regular.

eMRTD – “Machine Readable Travel Documents”. Ver acima **DVLM electrónico**.

Entrega de mercadorias. Medidas tomadas pelas autoridades da alfândega que permitem que as mercadorias em processo de autorização sejam colocadas à disposição das pessoas interessadas.

Equipamentos a bordo da aeronave. Artigos de uso múltiplo ou de uso único, incluindo equipamentos de primeiros socorros e provisões de serviço, com excepção de peças sobressalentes, que são utilizados a bordo das aeronaves, durante o voo.

- **Equipamentos de segurança.** Dispositivos especiais, para utilização individual ou como parte de um sistema, na prevenção ou detecção de actos de interferência ilícita na aviação civil e suas instalações.

Anexo 9

1-4

25/2/16

Equipamentos de solo. Artigos especiais utilizados na manutenção, reparações e serviços das aeronaves em terra, incluindo equipamentos de teste e equipamentos utilizados no embarque e desembarque de passageiros e carga.

Estado de Matrícula. O Estado no qual a aeronave está matriculada.

Gestão de risco. A aplicação sistemática de procedimentos e práticas de gestão que oferecem aos órgãos responsáveis pelo controlo de fronteiras as informações necessárias para atender a quaisquer movimentações ou remessas que representem risco.

iAPI. Sistema API Interactivo. (RPCVi). Sistema electrónico que transmite para as autoridades públicas, durante o “check-in” (registo de passageiros), elementos de dados API recolhidos pelo operador de aeronaves, e através do qual as autoridades públicas, dentro dos limites de tempo para processamento dos passageiros, reenviam ao operador uma mensagem de resposta para cada passageiro e/ou membro da tripulação

“ICAO public Key Director”. Ver **Repositório OACI de Chaves Públicas (RCP OACI)**.

Impostor. Uma pessoa que se faz passar pelo titular legítimo de um documento de viagem autêntico.

Início da viagem. O ponto no qual uma pessoa iniciou a sua viagem, sem considerar qualquer aeroporto no qual tenha parado em trânsito, seja em voo directo ou voo de ligação, se não tiver saído da área de trânsito do aeroporto em questão.

Inspector de aviação civil. Indivíduo designado por um Estado Contratante, que está encarregado da inspecção de segurança operacional e segurança ou aspectos relacionados com as operações do transporte aéreo, conforme as orientações da autoridade apropriada.

Nota. – Exemplos de inspectores de aviação civil incluem os inspectores responsáveis pela aeronavegabilidade, operações de voo e outros aspectos de segurança operacional e segurança geral das operações de transporte aéreo.

Integridade de fronteiras. O cumprimento, por parte de um Estado, das suas leis e /ou regulamentos referentes à movimentação de mercadorias e/ou pessoas através das suas fronteiras.

Material de Segurança. Ver **Equipamentos de segurança**.

Membro da tripulação. Pessoa a quem um operador atribui obrigações que deve cumprir a bordo, durante o tempo de voo.

— **Membro da tripulação de voo.** Membro da tripulação, titular da correspondente licença, a quem são atribuídas obrigações essenciais para a operação de uma aeronave durante o voo.

Anexo 9

1-5

25/2/16

Mercadorias. Todos os bens, para além do correio, das provisões de bordo e das bagagens acompanhadas ou extraviadas, transportados a bordo de uma aeronave. (*Vide* “Carga”).

Operação de aviação geral. Operação de uma aeronave que não seja de transporte aéreo comercial ou de trabalho aéreo.

Operador económico autorizado. (OEA). Parte que intervém no movimento internacional de mercadorias a qualquer título e a quem tenha sido reconhecido por uma administração nacional alfandegária ou em nome de tal administração, como respeitando as normas da Organização Mundial das Alfândegas ou normas equivalentes em matéria de segurança da cadeia logística. Os OEA podem ser fabricantes, importadores, exportadores, transportadores, agentes alfandegários, intermediários, exploradores de portos, aeroportos, aerogares ou terminais, exploradores integrados, exploradores de entrepostos, distribuidores ou agentes de carga.

Nota.- A definição está harmonizada com a que figura no “Quadro das normas SAFE, com a finalidade de manter a segurança e facilitar o comércio mundial”, da Organização Mundial das Alfândegas.

Operador de aeronave. Pessoa, órgão ou empresa que se dedica ou pretende dedicar-se à operação de aeronaves.

Ordem de afastamento. Uma ordem escrita, emitida por um Estado ao operador, em cujo voo uma pessoa inadmissível tenha viajado para aquele Estado, solicitando ao operador que retire aquela pessoa do seu território.

Ordem de deportação. Uma ordem escrita, emitida pelas autoridades competentes de um Estado e destinada a um deportado, ordenando que este deixe o Estado.

Peças sobressalentes. Artigos, incluindo motores e hélices, destinados a reparações ou substituição, a serem montados nas aeronaves.

Pessoa (portadora de) com deficiência. Qualquer pessoa cuja mobilidade seja reduzida devido à incapacidade física (sensorial ou locomotora), deficiência mental, idade avançada, doença ou qualquer outra causa que seja impedimento para uso dos transportes, e cuja situação requer atenção especial, adaptando-se, às necessidades da referida pessoa, os serviços colocados à disposição do conjunto dos passageiros.

Pessoa com documentação irregular. Pessoa que viagem, ou tente viajar: (a) com documento de viagem com prazo expirado ou visto sem validade; (b) com documento de viagem ou visto falsificado,

forjado ou modificado; (c) com documento de viagem ou visto de terceiros; (d) sem documento de viagem; ou (e) sem visto, caso necessário.

Pessoa deportada. Ver **Deportado**.

Pessoa inadmissível. Pessoa a quem é ou será recusada admissão num Estado pelas autoridades competentes.

Anexo 9

1-6

25/2/16

Precauções necessárias. Verificações feitas no ponto de embarque por pessoal devidamente habilitado do operador de aeronaves ou de empresa que assegure a exploração em seu nome, a fim de assegurar que todas as pessoas detêm um documento de viagem válido e, caso necessário, um visto de entrada ou de permanência no Estado de trânsito e/ou de destino. Estas verificações visam assegurar a detecção de irregularidades (por ex. uma alteração evidente de um documento).

Provisões de bordo. a) Provisões (abastecimento), para consumo; e b) Provisões para venda.

Provisões, para consumo. Artigos, utilizados ou vendidos, destinados ao consumo dos passageiros e tripulação durante o voo, e artigos necessários para operação e manutenção da aeronave, incluindo combustível e lubrificantes.

Provisões, para venda. Artigos para venda aos passageiros e tripulação da aeronave, para consumo ou utilização após a aterragem.

Provisões transportadas a bordo. Artigos, descartáveis ou destinados a usos variados, que são utilizados pelo operador de aeronave para a provisão de serviços durante os voos, especialmente para o serviço de refeições e para o conforto dos passageiros.

RPCV. Ver **API**.

RPCVi. Ver **iAPI - Sistema API Interactivo.** (

Repositório OACI de Chaves Públicas (RCP OACI). Base de dados central, que serve, por um lado, de Repositório de Certificados de Signatários de Documentos (Csd) (contendo as chaves públicas dos signatários), da Lista de Controlo da **ANSC** (Autoridade Nacional Signatária dos Certificados de Ligação) – LC ansc - (em inglês, **CSCA**), os Certificados de Ligação da Autoridade Nacional Signatária dos Certificados de Ligação (CL ansc), e Listas de Revogação dos Certificados emitidos pelos Participantes; e, por outro lado, o sistema de difusão mundial, mantido pela OACI em nome dos Participantes, com a finalidade de facilitar a validação dos dados que figuram nas DVLM electrónicas.

Risco de saúde pública. A probabilidade de uma ocorrência que possa afectar adversamente a saúde de populações humanas, com ênfase numa que possa disseminar-se internacionalmente ou apresentar um perigo directo e grave.

Single Window. O sistema que permite às partes envolvidas no comércio e transporte colocar informação estandardizada, bem como documentos, através de um único ponto de entrada, cumprindo

todos os requisitos de importação, exportação e outras exigências regulamentares respeitantes ao tráfego comercial. Caso esteja em causa informação eletrónica, cada informação deverá apenas ser submetida uma única vez.

Visitante. Qualquer pessoa que desembarcar e entrar no território de um Estado Contratante que não seja aquele da sua residência habitual, permanecendo nele legalmente, de acordo com as leis desse Estado Contratante, para fins legítimos na qualidade de não imigrante, tais como turismo, diversão, desportos, saúde, razões de família, peregrinações religiosas ou negócios, e que não exerça qualquer actividade lucrativa durante a sua estada no território visitado.

Voos de aviação geral. Voos que não sejam de transporte comercial nem de trabalho aéreo.

Anexo 9

1-7

25/2/16

Voos de socorro. Voos de carácter humanitário, para transportar pessoal e provisões de socorro, como alimentos, roupa, tendas, artigos médicos e outros durante e depois de uma emergência ou desastre e/ou para evacuar pessoas, cuja vida ou saúde esteja ameaçada por acidentes ou desastres, para lugares seguros do mesmo Estado ou de outro Estado disposto a recebê-las.

Voo directo. A operação de uma determinada aeronave que o operador identifica em todo o percurso, designando-a com o mesmo símbolo, desde o ponto de origem, através de quaisquer escalas intermédias, até ao ponto de destino.

Zona Franca. Parte do território do Estado Contratante onde quaisquer mercadorias admitidas poderão ser consideradas como estando fora do território da alfândega, no que diz respeito a direitos e impostos aduaneiros.

B. - Princípios Gerais

1.1 - As Normas e Recomendações neste Anexo aplicam-se a todas as categorias de operação de aeronaves, salvo quando uma determinada disposição se refere especificamente a apenas um tipo de operação.

1.2 - Os Estados Contratantes devem tomar as medidas necessárias para garantir que:

- a) O tempo exigido para o cumprimento dos controlos de fronteira de pessoas e aeronaves e para entrega/autorização de mercadorias seja o menor possível;
- b) O menor desconforto possível seja causado pela aplicação dos requisitos administrativos e de controlo;
- c) A troca de informações pertinentes entre os Estados Contratantes, operadores e aeroportos seja fomentada e estimulada ao máximo; e
- d) Os melhores níveis de segurança (“security”) e o cumprimento da legislação sejam alcançados.

1.3 - Os Estados Contratantes devem utilizar técnicas de gestão de risco na aplicação dos procedimentos de controlo de fronteiras para a entrega/despacho de mercadorias.

— **1.4** - Os Estados Contratantes devem desenvolver uma efectiva tecnologia de informação para aumentar a eficiência e a eficácia dos seus procedimentos nos aeroportos.

1.5 - As disposições deste Anexo não devem excluir a aplicação de legislação nacional para efeitos de segurança da aviação ou de outros controlos necessários

1.6.- Recomendação.- *Os Estados Contratantes e os operadores de aeronaves deveriam partilhar informação quanto aos pontos de contacto apropriados a quem se devam endereçar questões alfandegárias e de controlo de fronteiras.*

CAPÍTULO 2. - ENTRADA E SAÍDA DE AERONAVES

A. - Generalidades

2.1 - Os Estados Contratantes devem adoptar medidas adequadas para a autorização de aeronaves que entram ou saem para outro Estado Contratante, devendo implementá-las de forma a evitar atrasos desnecessários.

2.2 - Ao elaborar procedimentos com o objectivo de tornar eficiente a autorização de entrada e saída de aeronaves, os Estados Contratantes devem considerar a aplicação de medidas de segurança da aviação e de controlo de narcóticos, quando apropriado.

2.3 - Recomendação. — *As autoridades competentes dos Estados Contratantes deveriam acertar Memorandos de Entendimento com as empresas de transporte aéreo que prestam serviços internacionais ao referido Estado e com os operadores dos seus aeroportos internacionais, estabelecendo as directrizes para a mútua cooperação, a fim de fazer face à ameaça estabelecida pelo tráfego internacional de narcóticos e de substâncias psicotrópicas. A configuração de tais Memorandos de Entendimento deveria corresponder aos modelos aplicáveis elaborados para tal fim pela Organização Mundial de Alfândegas. Além disso, os Estados Contratantes são instados a acertar entre si tais Memorandos de Entendimento.*

2.4 - Os Estados Contratantes não devem impedir uma aeronave de aceder a um aeroporto internacional por razões de saúde pública excepto se tal acção for tomada em conformidade com os *Regulamentos Internacionais de Saúde (2005)* da Organização Mundial de Saúde (OMS).

2.4.1 - Recomendação. — *Nos casos em que, por circunstâncias excepcionais, for considerada a suspensão dos serviços de transporte aéreo, os Estados Contratantes deveriam consultar primeiro a Organização Mundial de Saúde e as autoridades sanitárias do Estado em que se tenha manifestado a doença, antes de adoptar qualquer decisão relativa à suspensão dos serviços de transporte aéreo.*

2.5 – Se, em resposta a um risco específico de saúde pública ou a uma emergência de saúde pública, de preocupação internacional, um Estado Contratante estiver a considerar a introdução de medidas de saúde adicionais às recomendadas pela OMS, deve fazê-lo em conformidade com os *Regulamentos Internacionais de Saúde (2005)*, incluindo o disposto no Artigo 43º, mas não limitado a isso, o qual estabelece, em parte, que quando se determina a implementação de medidas adicionais de saúde, os Estados devem basear as suas determinações nos seguintes factores:

(a) Princípios científicos;

(b) Prova científica disponível da existência de um risco para a saúde humana, ou quando essa prova for insuficiente, a informação disponível incluindo a proveniente da OMS e de outras organizações intergovernamentais relevantes e órgãos internacionais; e

(c) Qualquer guia de orientação ou aviso específico que esteja disponível e seja proveniente da OMS.

— *Nota 1 - A Norma 2.5 aplica-se apenas às situações em que existe uma Recomendação Temporária oficial dos Regulamentos Internacionais de Saúde (RIS) (2005) (por exemplo, no contexto de uma preocupação internacional de emergência declarada de saúde pública), ou uma Recomendação efectiva. Estes requisitos do Artigo 43º também se podem aplicar a outros contextos que envolvam medidas adicionais aplicadas ao tráfego internacional (incluindo aeronaves), tais como os Artigos 23-2), 27-1) e 28.*

Nota 2 - O Artigo 43º dos RIS (2005) requer ainda que um Estado que implemente medidas adicionais ao abrigo daquele Artigo, as quais interfiram de modo significativo com o tráfego internacional, seja obrigado a fornecer à OMS as razões científicas de saúde pública para a aplicação de tais medidas.

2.5.1 - Recomendação. — *Qualquer Estado que sofra o impacto de uma medida tomada ao abrigo da Norma 2.4, ou uma suspensão como a que se descreve na Recomendação 2.4.1, deveria, quando apropriado, solicitar ao Estado que implementa tal medida uma consulta sobre o assunto. O objectivo dessas consultas seria clarificar a informação científica e as razões de saúde pública que subjazem à medida e encontrar uma solução mutuamente aceitável.*

B. - Documentos — requisitos e usos

2.6 - Os Estados Contratantes não devem exigir, para entrada e saída de aeronaves, quaisquer documentos além daqueles previstos neste capítulo.

2.7 - Os Estados Contratantes não devem exigir visto nem cobrar por qualquer visto ou taxa em relação ao uso de qualquer documentação exigida para a entrada ou saída de aeronaves.

2.8 - Recomendação. — *Os documentos para entrada e saída de aeronaves deveriam ser aceites se fornecidos em árabe, inglês, francês, russo ou castelhano. Qualquer Estado Contratante pode requerer a tradução oral ou escrita para a sua própria língua.*

2.9 - Em função da capacidade tecnológica do Estado Contratante, os documentos de entrada e saída de aeronaves devem ser aceites quando apresentados:

- a) Em forma electrónica, transmitidos para o sistema de informações das autoridades competentes;
- b) Em forma impressa, produzidos e transmitidos electronicamente; ou
- c) Em forma impressa, preenchidos manualmente, de acordo com o modelo contido neste Anexo.

2.10 - Quando um determinado documento for transmitido, pelo operador ou em seu nome e recebido pela autoridade competente por meio electrónico, o Estado Contratante não deve exigir a apresentação do mesmo documento em forma impressa.

2.11 - Qualquer Estado Contratante que exigir a apresentação de uma Declaração Geral deve limitar os seus requisitos de informação aos elementos indicados no Apêndice 1. As informações devem ser aceites em formato electrónico ou impresso.

— **2.12** - Quando um Estado Contratante exigir a Declaração Geral (“General Declaration”) apenas para fins de declaração, deve adoptar medidas pelas quais tal exigência possa ser cumprida com uma declaração acrescentada de forma manual, ou carimbo, contendo o texto exigido, a uma página do Manifesto de Carga. Esta declaração deve ser assinada pelo agente autorizado ou pelo piloto ao comando.

2.13 - Os Estados Contratantes normalmente não devem exigir a apresentação do Manifesto de Passageiros. Quando houver exigência de um Manifesto de Passageiros, as informações solicitadas devem limitar-se aos elementos indicados no Apêndice 2. As informações devem ser aceites em formato electrónico ou impresso.

2.14 - Quando o Estado Contratante exigir a apresentação do Manifesto de Carga em formato impresso, este deve ser aceite nas seguintes formas:

- a) O formulário apresentado no Apêndice 3, preenchido de acordo com as instruções; ou
- b) O formulário apresentado no Apêndice 3, parcialmente preenchido, com a cópia de cada carta de porte referente à carga a bordo das aeronaves.

2.15 - Os Estados Contratantes não devem exigir a apresentação de uma declaração das provisões que permanecerem a bordo da aeronave.

2.16 - Em relação às provisões carregadas ou descarregadas de uma aeronave, as informações exigidas na Lista de Provisões devem limitar-se a:

- a) Informações constantes no cabeçalho do formulário do Manifesto de Carga;
- b) Número de unidades de cada produto; e
- c) Natureza de cada produto.

2.17 - Os Estados Contratantes não devem exigir a apresentação de uma lista de bagagem acompanhada ou de bagagem extraviada carregada ou descarregada da aeronave.

2.18 - Os Estados Contratantes não devem exigir a apresentação de declaração escrita do correio além do (s) formulário (s) estipulados (s) nos estatutos vigentes da União Postal Universal.

2.19 - Os Estados Contratantes não devem exigir que o operador entregue às autoridades competentes mais do que três cópias de qualquer documento acima mencionado, quando da chegada ou saída da aeronave.

2.20 - Se a aeronave não estiver a embarcar/desembarcar passageiros ou a carregar/descarregar carga, suprimentos ou correio, o(s) respectivo(s) documento(s) não deve(m) ser exigido(s), sendo suficiente constar uma observação na Declaração Geral.

C. - Correção dos documentos

2.21 - No caso de serem encontrados erros nos documentos acima mencionados, as autoridades competentes devem conceder ao operador ou agente autorizado a oportunidade de corrigir tais erros ou corrigi-los elas próprias.

2.22 - O operador ou o seu agente autorizado não deve ficar sujeito a sanções se provar às autoridades competentes que o erro encontrado foi involuntário e cometido sem intenções fraudulentas ou negligência grave. Quando for necessário desincentivar a repetição desses erros, a penalidade imposta não deve ser maior que a prevista para esse fim.

D. - Desinsectização das aeronaves

2.23 - Os Estados Contratantes devem limitar qualquer exigência habitual de desinsectização das cabinas e da cabina da tripulação de voo ("cockpit") das aeronaves com aerossóis, enquanto os passageiros se encontrarem a bordo, às operações com uma aeronave que tiver origem ou atravessar territórios que, a seu ver, constituam ameaça para a saúde pública, a indústria agrícola ou o meio ambiente.

2.24 - Os Estados Contratantes que solicitarem a desinsectização de aeronaves devem examinar, periodicamente, as suas exigências e modificá-las, segundo seja adequado, à luz das evidências disponíveis relacionadas com a propagação de insectos transmissores aos seus respectivos territórios, pelas aeronaves.

2.25 - Quando a desinsectização for necessária, o Estado Contratante deve autorizar ou aceitar apenas os métodos, químicos ou não químicos, e/ou insecticidas recomendados pela Organização Mundial de Saúde e que sejam considerados eficazes pelo Estado Contratante.

Nota — Esta disposição não impede experiências e testes de outros métodos para aprovação final da Organização Mundial de Saúde.

2.26 - Os Estados Contratantes devem assegurar-se que os processos de desinsectização não prejudiquem a saúde dos passageiros e tripulantes e nem lhes causem o mínimo incómodo.

2.27 - Os Estados Contratantes devem, a pedido, fornecer as informações apropriadas aos operadores, em linguagem clara, para a tripulação e passageiros, prestando esclarecimentos sobre a regulamentação nacional, as razões para tais exigências, assim como a segurança da desinsectização apropriada da aeronave.

2.28 - Quando a desinsectização for realizada de acordo com os procedimentos recomendados pela Organização Mundial de Saúde, o Estado Contratante deve aceitar uma certificação na Declaração Geral ("General Declaration"), conforme o disposto no Apêndice 1 ou, em caso de desinsectização residual, o Certificado de Desinsectização Residual, apresentado no Apêndice 4.

2.29 - Quando a desinsectização for realizada adequadamente, de acordo com o parágrafo 2.25, e um certificado, conforme indicado no parágrafo 2.28, for apresentado ou disponibilizado às autoridades competentes no país de chegada, as autoridades devem aceitar, normalmente, o certificado e permitir aos passageiros e à tripulação desembarcar imediatamente da aeronave.

2.30 - Os Estados Contratantes devem garantir que qualquer insecticida ou qualquer outra substância usada para desinsectização não tenha efeito nocivo sobre a estrutura da aeronave ou os seus equipamentos de operação. Compostos químicos inflamáveis ou soluções que possam danificar a estrutura da aeronave, como por corrosão, não devem ser usados.

E. - Desinfecção das aeronaves

2.31 - Os Estados Contratantes devem determinar as condições em que as aeronaves são desinfectadas. Quando for exigida a desinfecção da aeronave, devem aplicar-se as seguintes disposições:

- a) A aplicação deve restringir-se ao contentor ou ao compartimento da aeronave utilizado para o transporte;
- b) A desinfecção deve ser efectuada de acordo com procedimentos que sejam conformes com o fabricante da aeronave e o aconselhamento da OMS;
- c) As áreas contaminadas devem ser desinfectadas com compostos que possuam propriedades germicidas apropriadas ao agente infeccioso suspeito;
- d) A desinfecção deve ser efectuada com rapidez; por funcionários de limpeza envergando equipamento de protecção individual adequado; e
- e) Não devem ser empregados compostos químicos inflamáveis nem soluções que possam danificar a estrutura da aeronave, por corrosão, ou produtos químicos que possam afectar a saúde dos passageiros e tripulação..

Nota — Quando a desinfecção da aeronave for exigida por razões de saúde animal devem ser empregados somente os métodos e desinfectantes recomendados pelo Serviço Internacional de Epizootias.

2.32 - Os Estados Contratantes devem assegurar-se que, onde houver qualquer contaminação de superfícies ou de equipamento da aeronave por quaisquer fluidos corporais incluindo excrementos, as áreas contaminadas assim como o equipamento usado ou ferramentas sejam desinfectados.

F.- Disposições relativas aos voos da aviação geral internacional e a outros voos não-regulares

I. - Generalidades

2.33 - Os Estados Contratantes devem publicar nas suas respectivas Publicações de Informação Aeronáutica (AIP) as suas exigências em relação aos avisos prévios e pedidos de autorização envolvendo a aviação geral e outros voos não-regulares.

— **2.34** - Os Estados Contratantes que exigirem aviso prévio da aterragem prevista de uma aeronave no seu território, ou solicitações de autorização prévia, devem designar um único órgão para receber e coordenar a resposta do governo a tais avisos e solicitações.

2.35 - Os Estados Contratantes devem indicar, no *AIP*, o endereço postal e, se disponíveis, o endereço AFTN, o número do telex ou endereço telegráfico, número do fax, endereço electrónico, página na Internet e número do telefone do órgão designado, conforme indicado no parágrafo 2.34.

2.36 - Nos Estados Contratantes, a notificação aos órgãos de inspecção de fronteira, como por exemplo, alfândega, imigração ou quarentena, de chegadas, partidas ou operações de trânsito deve ser da responsabilidade do órgão designado no parágrafo 2.34.

II. Autorização prévia

2.37 - Os Estados Contratantes não devem exigir que a autorização prévia ou notificação seja aplicada através de canais diplomáticos, salvo se o voo for de natureza diplomática.

2.38 - Os Estados Contratantes que exigirem dos operadores a solicitação de autorização prévia devem:

- a) Estabelecer procedimentos mediante os quais tais solicitações sejam prontamente atendidas;
- b) Conceder permissão por um período de tempo determinado ou em relação a certo número de voos, sempre que possível; e
- c) Não receber honorários, direitos ou impostos pela concessão de tais permissões.

2.39 - Recomendação — *No caso de aeronaves de transporte de passageiros, carga ou correio por remuneração ou aluguer, Os Estados Contratantes não deveriam exigir mais do que os seguintes detalhes nos pedidos de autorização prévia:*

- a) *Nome do operador;*
- b) *Tipo e marcas de registo e matrícula da aeronave;*
- c) *Data e horário de chegada ao aeroporto e data e hora de saída do mesmo;*

- d) *Local ou locais de embarque e desembarque no exterior, conforme o caso, de passageiros e/ou carga;*
- e) *Finalidade do voo e número de passageiros e/ou natureza e quantidade da carga; e*
- f) *Nome, endereço e comércio a que se dedica o fretador, se for o caso.*

2.39.1 - Recomendação — *Os Estados Contratantes deveriam publicar, na respectiva publicação AIP, o tempo mínimo exigido antes do voo para o processamento das solicitações de autorizações prévias, mencionadas no parágrafo 2.39.*

— **2.40** - Nos casos de aeronaves em trânsito “non-stop”(sobrevoo sem interrupção) ou que façam escalas sem fins comerciais, qualquer Estado Contratante que, por razões de segurança de voo, solicitar autorização prévia, não deve exigir quaisquer outras informações além daquelas contidas num plano de voo quando for feito o pedido de autorização prévia.

Nota – As especificações, relativas a planos de voo, figuram no Anexo 2 – Regras do Ar.

2.41. - *Os Estados Contratantes que exigirem autorização prévia para os voos mencionados no parágrafo 2.38, acima, não devem exigir que as solicitações sejam apresentadas com antecedência superior a três dias úteis de antecedência.*

III. - Aviso prévio de chegada

2.42 - Nos casos de aeronaves em trânsito “non-stop”(sobrevoo sem interrupção) ou que façam escalas sem fins comerciais, ao Estado Contratante não deve exigir aviso prévio sobre tais operações além do exigido pelo controlo de tráfego aéreo e pelos órgãos de inspecção de fronteiras.

Nota. — Esta disposição não tem por objecto impedir a aplicação de medidas apropriadas ao controlo de narcóticos.

2.43 - Os Estados Contratantes devem aceitar as informações contidas no plano de voo, como o adequado aviso prévio da chegada, desde que tais informações sejam recebidas com pelo menos duas horas de antecedência da chegada, e que a aterragem seja realizada no aeroporto internacional previamente designado.

IV. - Autorização e permanência das aeronaves

2.44 - Recomendação — *Em aeroportos internacionais, em que sejam efectuadas operações da aviação geral internacional, os Estados Contratantes deveriam providenciar para que os serviços de inspecção de fronteiras e de autorização tenham um nível adequado. Os Estados Contratantes, em cooperação com os operadores de aeronaves e os operadores de aeroportos, devem estabelecer como objectivo um período total de 60 minutos para a execução de todas as formalidades exigidas de saída/chegada, incluindo as medidas de segurança da aviação em relação a uma aeronave que*

necessite somente do processamento normal, calculado a partir do momento em que a tripulação apresenta a aeronave no primeiro ponto de processamento no aeroporto.

Nota: - As “Formalidades exigidas de partida/chegada” a serem executadas durante os 60 minutos devem incluir medidas de segurança (“security”) da aviação e, quando aplicável, a cobrança de taxas aeroportuárias e outros encargos, assim como medidas de controlo de fronteiras.

2.45 - Recomendação – *Em aeroportos internacionais em que as operações da aviação geral internacional não sejam frequentes, os Estados Contratantes deveriam autorizar uma entidade pública órgão de governo a incumbir-se, em nome de todos os órgãos de inspecção de fronteira, do autorização das aeronaves e das suas cargas.*

2.46 - Deve ser permitido às aeronaves que não se dedicam a serviços aéreos internacionais regulares e que efectuarem um voo para um aeroporto internacional de um Estado Contratante, ou passarem por ele, e que forem admitidas temporariamente sem pagamento de direitos, em conformidade com o Artigo 24º da Convenção, permanecer dentro do referido Estado, durante o período por este estabelecido, sem exigência de fiança a título de direitos aduaneiros.

CAPÍTULO 3. - ENTRADA E SAÍDA DE PESSOAS E RESPECTIVAS BAGAGENS

A. - Generalidades

3.1 - A fim de facilitar e acelerar os procedimentos de chegada e partida de pessoas que viajam por via aérea, os Estados Contratantes devem adoptar regulamentos de controlo de fronteira, adequados ao ambiente de transporte aéreo, e aplicá-los de forma a evitar atrasos desnecessários.

3.2 - No desenvolvimento de procedimentos para a aplicação eficiente dos controlos de fronteiras para passageiros e tripulação, os Estados Contratantes devem levar em consideração a segurança ("security") da aviação, a integridade das fronteiras, medidas de controlo de narcóticos e de controlo de imigração, conforme apropriado.

3.3 - Os Estados Contratantes que usarem 'chips' de Circuito Integrado ou outras tecnologias opcionais de leitura automática para a representação de dados pessoais, incluindo dados biométricos, nos seus documentos de viagem, devem tomar as medidas necessárias para que os dados codificados possam ser revelados ao portador do documento, caso solicitado.

3.4 - Os Estados Contratantes não devem prorrogar a validade dos seus documentos de viagem de leitura automática.

Nota – As especificações para os documentos de viagem de leitura automática (Doc. 9303) não autorizam a modificação do prazo de validade e de outros dados na zona de leitura automática.

3.4.1 – Recomendação - *Os Estados Contratantes que usam os sistemas de Controlo Automático de Fronteiras (ABC) deveriam assegurar-se que os portões de controlo estão providos de pessoal adequado, enquanto estiverem operacionais, de modo a assegurar um fluxo suave de passageiros e uma resposta rápida a questões de segurança e integridade em caso de avaria do sistema.*

B. Documentos necessários para Viajar

3.5 - Os Estados Contratantes não devem exigir dos visitantes, que entrarem ou saírem dos seus territórios, outros documentos além dos prescritos neste Capítulo.

3.6 - Os Estados Contratantes não devem exigir que os visitantes que viajarem por via aérea, de posse legítima de passaportes e vistos válidos reconhecidos pelo Estado que os recebe, conforme apropriado, apresentem qualquer outro documento de identidade.

Nota.— A disposição acima não pretende dissuadir os Estados Contratantes de aceitarem outros documentos oficiais de identidade, para viagem, tais como documentos nacionais de identificação,

documentos de identidade de marítimos, permissões de residência para estrangeiros e documentos alternativos de viagem temporários.

C. - Segurança dos Documentos de Viagem

3.7 - Os Estados Contratantes devem actualizar, com regularidade, as características de segurança nas novas versões dos seus documentos de viagem, para se protegerem do seu uso indevido e facilitar a detecção de casos em que tais documentos tenham sido ilegalmente alterados, copiados ou emitidos.

3.8 - Os Estados Contratantes devem estabelecer controlos sobre a criação e emissão de documentos de viagem, a fim de criar salvaguardas contra roubo de documentos de viagem em branco e apropriação ilegal de documentos de viagem recentemente emitidos.

3.8.1 - Os Estados Contratantes devem estabelecer controlos sobre os processos de solicitação, adjudicação e emissão de documentos de viagem, de modo a assegurar um elevado nível de integridade e segurança.

3.9 – Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam incorporar dados biométricos nos seus passaportes de leitura automática, vistos e outros documentos oficiais de viagem, usando uma ou mais tecnologias opcionais de armazenamento de dados para suplementar a zona de leitura automática, conforme especificado no Doc. 9303 - Documentos de Viagem de Leitura automática. Os dados armazenados no ‘chip’ de circuito integrado são os mesmos que aqueles impressos na página de dados, isto é, os dados contidos na zona de leitura automática mais a imagem fotográfica digitalizada. A imagem das impressões digitais e/ou da íris são dados biométricos opcionais para os Estados Contratantes que queiram suplementar a imagem facial com outro dado biométrico no passaporte. Os Estados Contratantes que incorporarem dados biométricos nos seus Passaportes de Leitura automática devem armazenar os dados num ‘chip’ de circuito integrado sem contacto, cumprindo o disposto na ISO/IEC 14443, e programado de acordo com a Estrutura de Dados Lógicos, conforme especificado pela OACI.*

3.9.1 – Recomendação. — *Os Estados Contratantes que emitirem ou tencionarem emitir DVLM (Documentos de Viagem de Leitura Mecânica) electrónicos deveriam associar-se ao Directório de Chave Pública (“Public Key Directory”- PKD) da OACI e transferir a respectiva informação para o PKD.*

3.9.2 – Recomendação. — *Os Estados Contratantes que apliquem as medidas de verificação dos DVLM electrónicos nos pontos de controlo de fronteiras deveriam aderir ao Directório de Chave Pública (“Public Key Directory”- PKD) da OACI e usar as informações que ele contém para validarem os DVLM electrónicos naqueles pontos de controlo.*

3.10 - Os Estados Contratantes devem fornecer sem demora à INTERPOL as informações exactas relativas aos documentos de viagem roubados, perdidos ou revogados, emitidos pelos seus países, para fins de inclusão na base de dados sobre documentos de viagem roubados ou perdidos (SLTD).

— **3.10.1 – Recomendação.** — *Cada Estado Contratante deveria, na medida do possível, verificar nos pontos de controlo de fronteiras, os documentos de viagem das pessoas que efectuam viagens internacionais, comparando-os com as informações da base de dados da INTERPOL, sobre documentos de viagem roubados ou perdidos (SLTD).*

D. - Documentos de viagem

3.11 – Todos os passaportes emitidos pelos Estados Contratantes devem ser exclusivamente de Leitura Automática, de acordo com as especificações do Doc. 9303, Parte 4.

Nota. – Esta disposição não impede a emissão de passaportes que não sejam de leitura automática ou documentos de viagem temporários com prazo de validade limitada, em casos de emergência.

3.11.1 - Em relação aos passaportes emitidos após 24 de Novembro de 2005 e que não sejam de leitura automática, os Estados Contratantes devem garantir que sua data de validade não vá além de 24 de Novembro, 2015.

3.12 - Os Estados Contratantes devem assegurar-se que os documentos de viagem de pessoas refugiadas e pessoas apátridas (“Convention travel documents”) sejam de leitura automática, conforme as especificações do Doc. 9303.

Nota. – Estes documentos de viagem estão previstos pela Convenção de 1951, relativa ao estatuto dos refugiados e pela Convenção de 1954, relativa ao estatuto das pessoas apátridas (ver o artigo nº 28 de cada uma destas Convenções).

3.13 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam emitir os documentos de identidade ou vistos aceites para fins de viagem, em formato de leitura automática, conforme especificado no Doc. 9303.*

3.14 - Quando emitirem passaportes que não sejam de leitura automática, os Estados Contratantes devem garantir que os dados de identificação pessoal e de emissão do documento, assim como os referentes ao formato da página de dados, estejam de acordo com as especificações relativas à “zona visual”, segundo o Doc. 9303, Parte 4. A área da “zona de leitura automática deve ser preenchida com palavras como “este passaporte não é de leitura automática” ou outros dados que impeçam a inserção fraudulenta de caracteres de leitura automática.

3.15 - Recomendação. – *Os Estados Contratantes deveriam criar instalações acessíveis ao público, para a recepção de solicitações de passaporte e/ou para a emissão de passaportes.*

3.16 - Os Estados Contratantes devem estabelecer procedimentos de solicitação transparentes para a emissão, renovação ou substituição de passaportes, disponibilizando aos interessados, mediante pedido, a informação acerca dos respectivos requisitos.

3.16.1 - Recomendação – *Se for cobrada uma taxa para a emissão ou renovação de um passaporte, o valor de tal taxa não deveria exceder o custo da operação.*

— **3.17** - Os Estados Contratantes devem emitir um passaporte separado para cada pessoa, independentemente da sua idade.

3.18 - Recomendação - *Quando da emissão de passaportes de turismo ou viagens de negócios, os Estados Contratantes deveriam normalmente providenciar para que tais passaportes tenham validade por um período mínimo de cinco anos, para um número ilimitado de jornadas e viagens a todos os Estados e territórios.*

Nota 1. — Considerando a durabilidade limitada dos documentos e a mudança de aparência do portador do passaporte ao longo do tempo, recomenda-se um período de validade não superior a dez anos.

Nota 2. - Passaportes de emergência, diplomáticos, oficiais e outros passaportes para fins especiais podem ter um período de validade mais curto.

E. - Vistos de Saída

3.19 - Os Estados Contratantes não devem exigir vistos de saída aos seus nacionais nem a visitantes, no final da viagem.

3.20 - Recomendação. – *Os Estados Contratantes não deveriam exigir vistos de saída dos seus residentes estrangeiros, que desejem viajar para o estrangeiro.*

F. - Vistos de Entrada e Reentrada

3.21 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam suspender ou abolir para o máximo número de Estados, a exigência de vistos de entrada para os próprios cidadãos do país, que queiram entrar como visitantes.*

3.22 - Os Estados Contratantes não devem exigir vistos de reentrada aos seus próprios cidadãos.

3.23 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes não deveriam exigir vistos de reentrada aos seus residentes estrangeiros que tenham autorização legal de residência permanente.*

3.24 - Os Estados Contratantes devem estabelecer procedimentos de solicitação simples e transparentes para a emissão de vistos de entrada para futuros visitantes e devem garantir que tais solicitações sejam processadas o mais rapidamente possível, após a recepção do pedido.

3.25 - Recomendação. — *Os procedimentos para a emissão de vistos não deveriam exigir, normalmente, que o requerente compareça pessoalmente no órgão responsável pela emissão.*

— **3.26** - Quando da emissão de vistos de entrada a futuros visitantes, normalmente os Estados Contratantes devem fazer com que tais vistos tenham validade por um período mínimo de seis meses, a partir da data de emissão, independentemente do número de entradas, e com o entendimento de que a duração de cada período de permanência seja limitada.

3.27 - Recomendação — *Quando da emissão de vistos que não sejam de leitura automática, os Estados Contratantes deveriam garantir que os dados pessoais e de emissão de tais documentos estejam em conformidade com as especificações da zona visual do visto de leitura automática, conforme disposto no Doc. 9303, Parte 7.*

G. - Formulário de Controlo de Embarque e Desembarque

3.28 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes não deveriam exigir aos visitantes, que viagem por via aérea, nem aos operadores de aeronaves, informações sobre identificação por escrito, além das apresentadas nos documentos de identidade. Quando for exigida a recolha de dados de identificação, os Estados Contratantes deveriam desenvolver sistemas de busca electrónica dessas informações, a partir dos documentos de viagem de leitura automática ou de outras fontes.*

3.29 - O Estado Contratante, que exigir um registro por escrito dos dados pessoais de visitantes que estejam a embarcar ou desembarcar por via aérea, deve limitar as suas exigências ao disposto no Apêndice 5 – Cartão de Embarque e Desembarque.

3.30 - Os Estados Contratantes, quando exigirem Cartões de Embarque e Desembarque, devem aceitar o seu preenchimento pelos visitantes e não devem exigir que sejam preenchidos ou verificados pelo operador.

3.31 - Os Estados Contratantes que exigirem a apresentação de Formulário de Controlo de Embarque e Desembarque devem disponibilizá-los aos operadores aéreos ou aos seus agentes de viagem, sem ónus, para distribuição aos passageiros que partem antes do embarque ou aos passageiros que chegam, durante o voo.

H. - Certificados de vacinação ou profilaxia internacionais

3.32 - Quando for necessária uma prova de vacinação ou de profilaxia pelas autoridades nacionais, ao abrigo dos *Regulamentos Internacionais de Saúde* (2005), os Estados Contratantes devem aceitar o Certificado Internacional de Vacinação ou Profilaxia, conforme determinação da Organização Mundial de Saúde, contida nos *Regulamentos Internacionais de Saúde* (2005).

I. - Inspeção dos documentos de viagem

— **3.33** - Os Estados Contratantes devem assistir os operadores de aeronaves na avaliação dos documentos de viagem apresentados pelos passageiros a fim de impedir fraudes e abusos.

3.34 - Recomendação. – *Os Estados Contratantes deveriam considerar a elaboração de ajustes com outros Estados Contratantes a fim de permitir o posicionamento de “funcionários de ligação” nos aeroportos, para assistir os operadores de aeronaves a estabelecer a validade e autenticidade dos documentos de viagem das pessoas que estiverem a embarcar.*

3.35 - Os Operadores de aeronaves devem tomar as precauções necessárias, no ponto de embarque, para garantir que os passageiros estejam de posse dos documentos de trânsito e destino determinados pelos Estados, para efeitos de controlo, conforme descrito neste Capítulo.

3.35.1 – As autoridades de cada Estado Contratante devem apreender os documentos de viagem falsos, falsificados ou fraudulentos. Devem também apreender os documentos de viagem de uma pessoa que se faça passar pelo titular legítimo de um documento de viagem. Tais documentos devem ser retirados de circulação imediatamente e devolvidos às autoridades apropriadas do Estado nomeado como emissor ou à Missão Diplomática residente nesse Estado.

3.35.2 - Os Estados Contratantes não devem exigir que os operadores de aeronaves apreendam os documentos referidos acima na Norma 3.33.1.

3.35.3 - Os Estados Contratantes não devem exigir que um operador de aeronaves transporte um passageiro de um ponto de partida ou de trânsito para o ponto de destino final, quando o documento de viagem apresentado pelo passageiro for determinado pelo Estado como fraudulento, falso ou falsificado ou esteja na posse de uma pessoa que não seja aquela para quem o documento foi legitimamente emitido.

Nota. – *Nada nesta provisão deve ser causa de impedimento de devolução de passageiros inadmissíveis cujos documentos de viagem sejam falsos, falsificados ou fraudulentos ou estejam na posse de um impostor e tenham sido apreendidos por um Estado Contratante, de acordo com a Norma 3.33.1, e estejam a viajar ao abrigo de uma carta emitida de acordo com a Norma 5.7.*

J. - Procedimentos de Partida

3.36 - Os Estados Contratantes não devem exigir aos visitantes a apresentação de certidão negativa de imposto de rendimento nem do comprovativo de liquidação do imposto sobre rendimentos.

3.37 - Os Estados Contratantes não devem responsabilizar o operador pelo incumprimento, por parte de qualquer passageiro, do pagamento do imposto de rendimento.

3.38 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes, em cooperação com os operadores e a administração do aeroporto, deveriam estabelecer como meta um período total de 60 minutos para as formalidades de embarque de todos os passageiros sujeitos a um processamento normal, calculado a partir do momento em que o passageiro se apresenta no primeiro ponto de aceitação, no aeroporto (por exemplo, “check-in” (aceitação) do operador aéreo, ponto de controlo de segurança ou outro ponto de controlo necessário, dependendo das características de cada aeroporto).*

Nota. — *“Formalidades de embarque exigidas”, a serem atendidas durante os 60 minutos recomendados, devem incluir o “check-in” do operador aéreo, medidas de segurança (“security”) da aviação e, quando aplicável, a colecta de taxas aeroportuárias e de outros encargos, medidas de controlo de saída, como passaportes, imposição de quarentena ou controlos aduaneiros.*

3.39 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes que exigirem a inspecção pelas autoridades competentes de documentos de viagem de passageiros no embarque deveriam, em cooperação com a administração do aeroporto, utilizar tecnologia apropriada e adoptar um sistema de inspecção com filas múltiplas, ou outros meios de distribuição de passageiros, a fim de acelerar o processo.*

3.40 - Os Estados Contratantes normalmente não devem exigir a apresentação, para inspecção de controlo de fronteira, da bagagem de passageiros que embarcam nos seus territórios.

K. - Procedimentos de Entrada

3.41 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes, com a cooperação dos operadores de aeronaves e operadores aeroportuários, deveriam estabelecer como meta o processamento, em (45) quarenta e cinco minutos, após o desembarque da aeronave, de todos os passageiros aos quais se exige inspecção normal, independentemente da capacidade da aeronave e da hora prevista de chegada.*

3.42 - Para facilitar as inspecções, Os Estados Contratantes, com a cooperação dos operadores aeroportuários, devem usar tecnologia apropriada e adoptar um sistema de inspecção de imigração de vários canais, ou outros meios de distribuição de passageiros, em aeroportos internacionais onde o volume de tráfego de passageiros justificar tais medidas.

3.43 - Excepto em circunstâncias especiais, os Estados Contratantes não devem exigir que os documentos de viagem ou outros documentos de identidade sejam recolhidos aos passageiros ou tripulação, antes que cheguem aos pontos de controlo de passaportes.

3.44 - As autoridades públicas competentes devem acolher com rapidez os passageiros e os tripulantes para avaliação, com vista à sua admissão naquele Estado.

Nota. — *Um passageiro ou tripulante é “aceite para avaliação” quando da sua primeira apresentação no ponto de controlo de chegadas após o desembarque, para entrar no país, quando o funcionário responsável determina a sua admissão. Tal não inclui o exame dos documentos de viagem, que pode ser conduzido imediatamente após o desembarque.*

3.45 - O operador da aeronave deve ser responsável pela custódia e cuidados com os passageiros e tripulantes que desembarcam, a partir do momento em que saem da aeronave até ao momento em que sejam aceites para inspecção, conforme o disposto no parágrafo 3.44.

— **3.46 - Recomendação.** - *Após a aceitação, as autoridades competentes deveriam responsabilizar-se pela custódia e pelo cuidado com os passageiros e tripulantes até que eles sejam admitidos ou classificados como inadmissíveis.*

3.47 - A responsabilidade de um operador pela custódia e cuidado com os passageiros e tripulantes deve terminar no momento em que tais pessoas tenham sido admitidas a entrar naquele Estado.

3.48 – Cada Estado Contratante que introduza um sistema de Informação Avançada sobre o Passageiro (API) na sua legislação nacional deve aderir às normas internacionais reconhecidas para a transmissão da Informação Avançada sobre o Passageiro.

Nota 1. – O sistema API envolve a captura de dados biográficos do passageiro ou membro da tripulação e detalhes do voo pelo operador da aeronave, antes da partida. Essa informação é transmitida electronicamente às agências de controlo de fronteira, no destino ou no país de partida. Assim, os detalhes de informação sobre o passageiro ou o ou membro da tripulação são recebidos antes da partida ou chegada do voo.

Nota 2. – A mensagem UN/EDIFACT PAXLST é uma mensagem electrónica padronizada desenvolvida especificamente como um subconjunto da UN/EDIFACT, para o tratamento das transmissões electrónicas dos manifestos de passageiros. A expressão UN/EDIFACT significa “regras das Nações Unidas para a o intercâmbio de Dados Electrónicos para a Administração, Comércio e Transportes”.

As regras compreendem um conjunto de normas, directórios e orientações acordados a nível internacional, para o intercâmbio electrónico de dados estruturados e, particularmente, aqueles que se relacionem ao comércio de bens e serviços entre sistemas independentes computadorizados de informação. As Organizações WCO, IATA e OACI acordaram conjuntamente num conjunto máximo de dados API que deveriam ser incorporados na mensagem PASLST, a utilizar para a transmissão de tais dados pelos operadores de aeronaves nos controlos de fronteira, no país de destino ou de partida. Espera-se que a norma UN/EDIFACT possa ser complementada com técnicas modernas de mensagens, tais como as normas internacionais xml ou aplicações baseadas na rede.

Anexo 9

3-8

25/2/16

Nota 3. – Na sua estrutura formal corrente, a mensagem UN/EDIFACT PAXLST não irá acomodar o uso pela aviação geral.

3.48.1 - Quando especificarem as informações de identificação sobre passageiros a serem transmitidas, os Estados Contratantes devem exigir somente elementos de dados disponíveis em formato de leitura automática nos documentos de viagem, de acordo com as especificações contidas no Doc. 9393 (Série), *Documentos de Viagem de Leitura automática*. Todas as informações solicitadas devem estar de acordo com as especificações das mensagens UN/EDIFACT PAXLST, de acordo com as orientações sobre API, das organizações WCO/ IATA/OACI.

— **3.48.2** – Quando, ao tentarem implementar um programa de Informação Avançada sobre Passageiros (API), os Estados Contratantes não conseguirem cumprir completamente com as provisões indicadas em 3.48.1, no tocante aos requisitos dos elementos dos dados, devem assegurar-se que apenas aqueles elementos dos dados, que tenham sido definidos para incorporação na mensagem UN/EDIFACT PAXLST estejam incluídos no requisito do programa nacional ou estejam de acordo com o processo de Pedido de Manutenção de Dados da WCO (DMR), para qualquer desvio em relação à norma.

3.48.3 - Recomendação. – *Quando, ao tentarem implementar um programa de Informação Avançada sobre Passageiros (API), os Estados Contratantes não conseguirem aceitar dados dos passageiros, transmitidos de acordo com as especificações UN/EDIFACT PAXLST, usando o método descrito em 3.48.1, esses Estados deveriam consultar outros utilizadores, a respeito do impacto operacional e dos custos incorridos para as modificações das mensagens UN/EDIFACT PAXLST e respectivos conteúdos para o formato alternativo requerido.*

3.48.4 - Recomendação. - *Os Estados Contratantes deveriam procurar minimizar o número de vezes que são transmitidos dados API para um voo específico.*

3.48.5 – Se um Estado Membro requer o intercâmbio de dados API, então deve procurar, o mais possível, limitar o peso sobre os operadores de aeronaves em termos operacionais e administrativos, reforçando a facilitação dos passageiros.

3.48.6 - Recomendação. - *Os Estados Contratantes deveriam abster-se de impor multas e penalidades aos operadores por quaisquer erros causados por falha nos sistemas, que possa ter resultado na falta de transmissão, ou em erros nos dados transmitidos às autoridades competentes de acordo com os sistemas API (“Advanced Passenger Information”).*

3.48.7 - Os Estados Contratantes que exigirem que os dados dos passageiros sejam transmitidos electronicamente através de um sistema API (“Advanced Passenger Information”) não devem exigir um manifesto de passageiros em formato de papel.

3.48.8 - Recomendação. - *Os Estados Contratantes que procurem implementar um sistema Interactivo de Informações Avançadas sobre os Passageiros (iAPI), deveriam:*

- a) *Procurar minimizar o impacto sobre os sistemas existentes dos operadores de aeronaves e sobre as infra-estruturas técnicas, consultando os operadores de aeronaves antes de desenvolverem e implementarem um sistema iAPI;*
- b) *Trabalhar em conjunto com os operadores de aeronaves para desenvolverem sistemas iAPI que integrem os interfaces de controlo de partidas dos operadores de aeronaves; e*
- c) *Estar em conformidade com as Orientações sobre a Informação Avançada sobre os Passageiros (API) adoptada pelas organizações WCO/ IATA/ OACI, quando requerer o iAPI.*

3.48.9 - Recomendação. – Os Estados Contratantes e os sistemas API dos operadores de aeronaves, incluindo os sistemas iAPI deveriam ter capacidade para operações 24/7, com procedimentos de modo a minimizar interrupção de funcionamento em caso de falha do sistema ou de energia.

— **3.48.10 - Recomendação.** – Os Estados Contratantes e os operadores de aeronaves deveriam, quando apropriado, e conforme aplicável, numa base de operação contínua 24/7, proporcionar apoio técnico e operacional para análise e resposta a qualquer falha do sistema ou energia de modo a retomar as operações normais estandardizadas logo que possível.

3.48.11 - Recomendação. – Os Estados Contratantes e os operadores de aeronaves deveriam estabelecer e implementar procedimentos apropriados de notificação e de retoma tanto para a manutenção regular dos sistemas de informação como para falhas nos sistemas e cortes de energia.

3.49 - Recomendação. – Os Estados Contratantes que solicitarem acesso ao PNR (“Passenger Name Record”) deveriam compatibilizar os seus pedidos de dados e o manuseio destes dados com as directrizes desenvolvidas pela OACI, contidas no Doc. 9944, Linhas de Orientação sobre os Dados Registados dos Nomes dos Passageiros (PNR) e material de orientação, para mensagens PNRGOV, publicados pela WCO e apoiados pela OACI e IATA.

3.49.1 - Recomendação. – Os Estados Contratantes e os operadores de aeronaves deveriam proporcionar o nível apropriado (quando praticável numa base de 24/7 (24 horas/ 7 dias) de apoio de contacto.

3.49.2 - Recomendação. – Quando especificarem os requisitos para a afastamento de dados PNR, os Estados Contratantes deveriam considerar a adopção e implementação da mensagem PNRGOV, como método de transferir os dados PNR.

Nota.- A mensagem PNRGOV é uma mensagem electrónica estandardizada apoiada conjuntamente pelas organizações WCO/OACI/ IATA. Dependendo dos Sistemas de Controlo de Partidas e Reservas do operador de aeronaves específico, podem ser fornecidos elementos de dados específicos.

3.50 - Salvo em circunstâncias especiais, os Estados Contratantes devem providenciar para que os documentos de identidade dos visitantes sejam inspeccionados apenas uma vez na entrada e na saída.

Anexo 9

3-10

25/2/16

3.51 - Os Estados Contratantes não devem exigir aos passageiros e tripulantes uma declaração de bagagem por escrito, quando não estiverem a ser transportados produtos restritos ou sujeitos a tributação.

3.52 - Os Estados Contratantes devem adoptar o sistema de duplo canal ou outro processo selectivo para a inspecção de alfândega e de quarentena com base na gestão de risco, conforme adequado às condições e volumes de tráfego nos aeroportos em questão.

Nota. — Ver Apêndice 6 – Recomendação do Conselho de Cooperação de Alfândegas (agora Organização Mundial Aduaneira) para um sistema de controlo simplificado baseado no Sistema de Via Dupla.

3.53 - Recomendação. — *Quando o passaporte de um visitante tiver expirado o seu prazo antes do final do prazo de validade de um visto, o Estado que tiver emitido o visto deveria continuar a aceitar o visto até à data de expiração, quando este for apresentado com o novo passaporte do visitante.*

— **3.54 -** Os Estados Contratantes que emitirem vistos para um número limitado de entradas devem indicar de forma apropriada, clara e não derogável, cada vez que o visto for usado, para que o seu portador, operador ou autoridade competente de um Estado possa determinar a respectiva validade com rapidez e sem o uso de qualquer método especial.

3.55 - Após a apresentação de passaportes ou outros documentos oficiais de viagem pelos passageiros ou tripulantes, os funcionários responsáveis, excepto em casos especiais, devem devolver tais documentos imediatamente após a verificação.

3.56 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam prover meios pelos quais um passageiro e a respectiva bagagem, que cheguem num voo internacional, efectuando duas ou mais escalas em aeroportos internacionais, dentro do território do mesmo Estado, não tenham que ser obrigados a formalidades de controlo de fronteiras em mais do que um aeroporto daquele Estado.*

L. - Procedimentos e Requisitos de Trânsito

3.57 - Quando as instalações aeroportuárias o permitirem, os Estados Contratantes devem fornecer os meios, através de áreas de trânsito directo ou de outros ajustes, pelos quais tripulantes, passageiros e as respectivas bagagens, procedentes de outro Estado e que continuam viagem com destino a um terceiro Estado no mesmo voo ou noutro voo do mesmo aeroporto, no mesmo dia, possam permanecer temporariamente no aeroporto de chegada, sem ter que submeter-se às formalidades de controlo de fronteira, para entrar no Estado de trânsito.

3.58 - Os Estados Contratantes devem limitar ao mínimo o número de Estados cujos cidadãos devam apresentar vistos de trânsito directo quando chegarem num voo internacional e continuarem a sua viagem para um terceiro Estado, no mesmo voo ou noutro voo do mesmo aeroporto, no mesmo dia.

M. - Disposição da bagagem separada do seu proprietário

3.59 - Os Estados Contratantes devem permitir que os operadores remetam a bagagem extraviada ao proprietário e não os devem responsabilizar pelas penalidades, multas, direitos de importação e impostos relativos ao ocorrido.

3.60 - Os Estados Contratantes devem permitir a afastamento directa de bagagem extraviada entre voos internacionais no mesmo aeroporto, sem inspecção, salvo por razões de segurança (“security”) da aviação civil ou outros controlos necessários. Quando a afastamento directa não puder ser efectuada, os Estados Contratantes devem garantir meios para a guarda temporária da bagagem, sob supervisão segura em local apropriado.

3.61 - Os Estados Contratantes devem permitir aos operadores aéreos apresentar bagagem não identificada, não reivindicada ou extraviada para o processamento para o seu destino, em nome dos seus proprietários, e entregá-la aos seus proprietários.

3.62 - Os Estados Contratantes devem facilitar o processamento de bagagem não identificada, não reivindicada ou extraviada e a respectiva devolução ao operador para as medidas apropriadas. Nas condições estabelecidas pelas autoridades competentes, os operadores devem ter autorização para abrir tal bagagem, caso necessário para a identificação do proprietário.

3.63 - O operador deve ficar isento da obrigação de se responsabilizar pela bagagem ainda não entregue pelas autoridades competentes, e do ónus relativo aos direitos de importação e impostos incidentes sobre a mesma, quando a bagagem ficar a cargo da alfândega e estiver sob o seu controlo exclusivo.

N. - Identificação e entrada de tripulantes e outro pessoal dos operadores de aeronaves.

3.64 - Os Estados Contratantes devem estabelecer medidas, com a cooperação dos operadores de aeronaves e operadores aeroportuários, que facilitem a inspecção de tripulantes e das respectivas bagagens, conforme exigido na partida e na chegada.

3.65 - Os Estados Contratantes devem facilitar e conduzir sem demora o processo no qual os operadores de aeronaves, com sede nos seus territórios, possam obter Certificados de Membro da Tripulação (CMC) para os seus tripulantes.

Nota. – O Certificado de Membro da Tripulação (CMC) foi desenvolvido como um cartão para fins de identificação dos tripulantes, deixando que as licenças da tripulação sirvam o seu objectivo principal de atestar as qualificações profissionais dos membros da tripulação de voo.

3.66 – Se os Estados Contratantes emitirem Certificados de Tripulante, então estes devem ser emitidos apenas sob a forma de cartões de leitura automática, de acordo com as especificações do Doc. 9303, Parte 5

3.66.1 - Recomendação. – *Os Estados Contratantes deveriam estabelecer procedimentos que permitam a qualquer tripulante portador do Certificado de Membro da Tripulação examinar a validade dos dados nele contidos e providenciar, gratuitamente, a correcção dos mesmos, caso necessário.*

3.67 - Recomendação. – *À medida que os operadores de aeronaves emitirem cartões de identidade dos tripulantes, os Estados Contratantes deveriam solicitar a confecção de tais documentos de identidade segundo o formato indicado no Apêndice 7, isto é, com a mesma apresentação da zona visual do certificado de tripulante de leitura automática, e com a capacidade de auxiliar na confirmação da identidade mecânica e a verificação da segurança dos documentos.*

3.67.1 - Recomendação. – *Os Estados Contratantes deveriam garantir que o registro de cada certificado de membro da tripulação e outros documentos oficiais de identificação, suspensos ou retirados, sejam armazenados numa base de dados electrónica, protegidos de interferências e acesso não autorizado. Todas as informações armazenadas na base de dados electrónica e os certificados de membro da tripulação deveriam restringir-se aos detalhes essenciais para fins de verificação da identidade dos tripulantes.*

3.68 – Apenas se devem emitir Certificados de Membros de Tripulação (CMC's) após ter sido efectuada uma verificação dos antecedentes pela autoridade pública competente ou quem a substitua. Adicionalmente, devem ser efectuados controlos adequados tais como uma certificação do estado de emprego de um candidato, antes da emissão do certificado, assim como controlos dos cartões em branco e requisitos de responsabilidade do pessoal responsável pela emissão.

3.69 – Os Estados Contratantes devem aceitar os CMC's emitidos em conformidade com os requisitos da Norma 3.66, para entrada sem necessidade de visto para os membros da tripulação que chegam em serviço num voo internacional, solicitando autorização de entrada temporária pelo período permitido pelo Estado que os recebe.

3.69.1 - Recomendação - *Os Estados Contratantes deveriam dispensar a exigência de visto para membros da tripulação que apresentarem o cartão CMC, quando chegarem em serviço num voo internacional, solicitando autorização de entrada temporária pelo período permitido pelo Estado que os recebe.*

3.69.2 - Recomendação. - *Os Estados Contratantes deveriam dispensar a exigência de visto para membros da tripulação que apresentarem o cartão CMC, quando chegarem a bordo de outro operador ou outro modo de transporte, solicitando autorização de entrada temporária pelo período permitido pelo Estado que os recebe, a fim de que possam tomar o seu próximo voo de serviço.*

3.70 - Os Estados Contratantes devem estabelecer medidas para providenciar a entrada temporária, sem demora, nos seus territórios, de pessoal técnico dos operadores de aeronaves estrangeiros, que efectuem operações nesses ou através desses territórios, pessoal esse requisitado urgentemente com o objectivo de repor em condições de voo qualquer aeronave que, por razões técnicas, não possa prosseguir viagem. Caso um Estado exija uma garantia de subsistência dessas pessoas, e/ou de regresso, devem ser efectuadas diligências rápidas para a sua admissão ou entrada.

O. - Inspectores de aviação civil

3.71 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam providenciar de modo que os inspectores de operações de voo e de segurança na cabina, de outro Estado Contratante, sejam tratados, quando desempenharem funções de inspecção, da mesma forma que os membros da tripulação, quando estiverem a proceder às formalidades de partida ou chegada.*

3.72 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam proporcionar aos seus inspectores de aviação civil um documento de identidade considerando o formato que figura no Apêndice 8.*

— **3.73 - Recomendação.** — *Os inspectores de aviação civil deveriam levar consigo o documento de identidade especificado no parágrafo 3.72, uma cópia do itinerário do inspector emitido pelo Estado que emprega o inspector e um passaporte válido.*

3.74 - Recomendação — *Os Estados Contratantes deveriam contemplar com os privilégios de admissão temporária, como descrito no parágrafo 3.69, relativamente aos membros da tripulação, para aplicação aos inspectores de aviação civil, de outro Estado Contratante, desde que estejam de posse dos documentos mencionados no parágrafo 3.73 (por exemplo, documento de identidade, itinerário e passaporte válido), e partam após um período normal de descanso.*

P. – Assistência de Emergência /Vistos de entrada em caso de força maior

3.75 - Recomendação — *Os Estados Contratantes deveriam tomar as medidas necessárias para admitir temporariamente nos seus territórios um passageiro ou um tripulante que, em virtude de desvio de rota ou atraso de um voo por razões de força maior, não esteja na posse do visto de entrada exigido antes da sua chegada.*

3.76 - Os Estados Contratantes devem estabelecer medidas para que os passageiros em trânsito que sofram atrasos inesperados, em virtude do atraso ou cancelamento de um voo, possam ser autorizados a sair do aeroporto, com o propósito de encontrar alojamento.

3.77 - Recomendação — *Em situações de emergência resultantes de casos de força maior, os Estados Contratantes, os operadores de aeronaves e os operadores aeroportuários deveriam prestar uma assistência prioritária aos passageiros que necessitem de cuidados médicos, aos menores não acompanhados e às pessoas incapacitadas ou com deficiências que tenham iniciado as suas viagens.*

3.78 - Recomendação — *Os Estados Contratantes deveriam tomar as medidas necessárias para autorizar a partida dos seus territórios ou o trânsito através dos seus territórios daqueles passageiros que tenham reservas válidas para viajarem por via aérea, mesmo se os vistos destes passageiros já tiverem expirado em virtude de atrasos de voos resultantes de força maior.*

3.79 - Recomendação — *Os Estados Contratantes deveriam tomar as medidas que facilitem a entrada do pessoal necessário a breve trecho para assistir os passageiros cujos voos foram perturbados por razões de força maior.*

3.80 - Recomendação — *Os Estados Contratantes deveriam tomar as medidas necessárias para autorizar o trânsito através dos seus territórios daqueles passageiros que tenham reservas válidas para viajarem por via aérea, mas que não disponham dos vistos de entrada previstos, em virtude de atrasos ou desvios de rota de voos, por motivos de força maior.*

CAPÍTULO 4. - ENTRADA E SAÍDA DE CARGA E OUTROS ARTIGOS

A. – Generalidades

4.1 - A fim de facilitar e acelerar a autorização, o despacho e a entrega de mercadorias transportadas por via aérea, os Estados Contratantes devem adoptar regulamentos e procedimentos adequados às operações de carga aérea, aplicados de forma a evitar atrasos desnecessários.

4.2 - Recomendação. — *No que diz respeito ao movimento de carga transportada por via aérea e superfície ao abrigo de uma carta de porte, os Estados Contratantes deveriam aplicar os mesmos regulamentos e procedimentos e da mesma maneira em que estes são aplicados à carga transportada somente por via aérea.*

4.3 - Quando introduzirem ou alterarem regulamentos e procedimentos relativos à autorização, ao despacho e entrega de mercadorias transportadas por via aérea, os Estados Contratantes devem realizar consultas aos operadores e outras partes envolvidas, com o objectivo de cumprir o disposto na cláusula 4.1.

4.4 – Os Estados Contratantes devem adoptar procedimentos para a apresentação de uma declaração de bens de importação e de exportação, a fim de permitir o tratamento rápido de despachos e autorizações de entrada ou saída de bens.

4.5 - Quando a natureza de uma remessa envolver a participação de diferentes organismos públicos, como a alfândega, a autoridade veterinária e sanitária, os Estados Contratantes devem empenhar-se para delegar a autoridade para autorização/ despacho/entrega à alfândega ou outros dos organismos, ou caso não seja viável, tomar as providências necessárias para se assegurar que a entrega seja coordenada e, se possível, realizada simultaneamente e com o mínimo de atraso.

4.6 - Os Estados Contratantes normalmente não devem exigir a inspecção física da carga a ser importada ou exportada e devem utilizar técnicas de gestão de risco para determinar que produtos devem ser examinados e a extensão de tal inspecção.

4.7 - Sempre que possível, a fim de melhorar a eficiência, técnicas modernas de inspecção ou de rastreio devem ser utilizadas para facilitar o exame físico de mercadorias a serem importadas ou exportadas.

4.8 - Recomendação. — *Em relação aos aeroportos internacionais, os Estados Contratantes deveriam estabelecer e desenvolver ou operar por sua conta, ou permitir que outras partes interessadas desenvolvam e operem zonas francas e/ou depósitos aduaneiros, e deveriam publicar regulamentos detalhados para os tipos de operação que podem ser realizados.*

4.9 - Quando não existirem instalações de zona franca ou depósitos aduaneiros ligados a um aeroporto internacional, mas estiverem disponíveis em local próximo, os Estados Contratantes devem tomar providências para que o transporte aéreo possa utilizar tais recursos, nas mesmas condições de outros meios de transporte.

4.9.1 - Recomendação. - *Os Estados Contratantes deveriam considerar a introdução de programas para Operadores Económicos Autorizados, os quais fomentam a segurança (“security”), além de criarem um ambiente facilitador das medidas de controlo aduaneiro.*

— *Nota. – As medidas facilitadoras de controlo aduaneiro podem incluir um nível mais reduzido de rastreios e inspecções, a submissão de um número de dados mais limitado, a notificação da intenção de realizar uma inspecção antes da chegada dos bens e outras medidas facilitadoras. As medidas de controlo deveriam basear-se na informação requerida, disponibilizada antecipadamente às alfândegas e utilizando métodos de avaliação de risco.*

4.9.2 - Recomendação. - *Os Estados Contratantes deveriam promover o estabelecimento de acordos ou convénios para o mútuo reconhecimento dos respectivos Operadores Económicos Autorizados ou de programas equivalentes com outros países.*

B. - Informações exigidas pelas autoridades competentes

4.10 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam providenciar a submissão por via electrónica da informação de carga antes da chegada ou da partida da mesma.*

4.11 - Os Estados Contratantes devem limitar as suas exigências de dados somente àqueles considerados necessários pelas autoridades competentes, para autorização, despacho ou entrega de mercadoria (s) importada (s) ou destinada (s) à exportação.

4.12 - Os Estados Contratantes devem providenciar a recolha de dados estatísticos no momento oportuno e com as providências necessárias para que a entrega de mercadorias importadas ou destinadas à exportação não seja sujeita a atrasos.

4.13 - Dependendo da capacidade tecnológica do Estado Contratante, os documentos de importação e exportação de mercadorias, incluindo o Manifesto de Carga e/ou a carta de porte, devem ser aceites quando apresentados por meios electrónicos transmitidos a um sistema de informações, ligado às autoridades competentes.

4.14 - A preparação e apresentação do Manifesto de Carga e da carta de porte devem ser da responsabilidade do operador ou do agente autorizado. A apresentação de outros documentos exigidos para a entrega de mercadorias deve ser da responsabilidade do declarante.

4.15 - Quando um Estado Contratante apresentar exigências relativas a documentos adicionais, como facturas comerciais, declarações, licenças de importação ou similares, não deve ser da responsabilidade do operador garantir o cumprimento de tais exigências nem o operador deve ser responsabilizado, multado ou penalizado por inexactidões ou omissões de factos indicados em tais documentos, salvo se se tratar do próprio declarante, se estiver a agir em o seu nome ou se tiver responsabilidades legais específicas.

4.16 - Quando os documentos de importação ou exportação de mercadorias forem apresentados impressos em papel, o formato deve basear-se no padrão das Nações Unidas, no que diz respeito à declaração de bens, e no formato do Apêndice 3 ao Anexo 9, no que diz respeito ao Manifesto de Carga.

4.17 - Para promover a facilitação do comércio e a aplicação de medidas de segurança (“security”), os Estados Contratantes devem, com o fim de standardizar e harmonizar o intercâmbio de dados electrónicos, incentivar todas as partes envolvidas, públicas ou privadas, a implementar sistemas compatíveis e a utilizar normas e protocolos aceites internacionalmente.

4.17.1 – Recomendação - *Os Estados Contratantes deveriam considerar a introdução de mecanismos para permitir que as partes envolvidas nas operações de carga aérea possam submeter toda a informação exigida pelas autoridades públicas, em conjugação com a chegada, permanência e partida de uma aeronave e respectiva carga aérea, num único ponto de entrada (“Single Window”).*

4.17.2 – Recomendação - *Os Estados Contratantes deveriam encorajar todos os intervenientes no transporte, assistência e despacho da carga aérea a simplificar os procedimentos relevantes e os respectivos documentos e a cooperar e participar directamente no desenvolvimento de sistemas electrónicos comuns, utilizando normas internacionalmente reconhecidas, com vista a reforçar a partilha de informação relacionada com esse tráfego e a assegurar a interoperabilidade entre os sistemas de todos os participantes.*

4.18 - Recomendação. — *Os Sistemas electrónicos de dados para autorização, despacho e entrega de mercadorias deveriam incluir a sua afastamento entre o transporte aéreo e outros meios de transporte.*

4.19 - Os Estados Contratantes que exigirem documentos de suporte, como licenças ou certificados, para a importação ou exportação de certas mercadorias, devem publicar os seus requisitos e estabelecer procedimentos para solicitar a emissão ou renovação de tais documentos.

4.20 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam fazer todos os possíveis para eliminar quaisquer requisitos para a emissão manual de documentos e estabelecer procedimentos pelos quais estes possam ser apresentados por meios electrónicos.*

4.21 - Os Estados Contratantes não devem exigir formalidades consulares, encargos ou taxas consulares referentes a documentos exigidos para a autorização, o despacho e a entrega de mercadorias.

C. – Autorização, despacho e entrega da carga para exportação

4.22 - Os Estados Contratantes que exigirem documentos para a autorização ou despacho de exportação devem limitar os seus requisitos a uma declaração simplificada de exportação.

4.23 - Os Estados Contratantes devem tomar as medidas necessárias para que a carga de exportação seja liberada até à hora da partida da aeronave.

— **4.24** - Os Estados Contratantes devem permitir que a carga a ser exportada seja apresentada, para fins de autorização e despacho, em qualquer escritório de alfândega designado para o efeito. O traslado do primeiro escritório até o da alfândega do aeroporto, no qual a carga tiver que ser embarcada, deve ser efectuado em conformidade com o procedimento estabelecido nas leis e regulamentos do Estado Contratante em questão. O referido procedimento deve ser o mais simples possível.

4.25 - Os Estados Contratantes não devem exigir prova da chegada de mercadorias exportadas, para fins de importação, exportação ou em trânsito, como procedimentos de rotina.

4.26 - Recomendação. — *Se as autoridades de um Estado Contratante exigirem que a mercadoria seja examinada, mas esta já tiver sido embarcada numa aeronave, o operador ou, quando apropriado, o seu agente autorizado, deveria estar autorizado a dar garantias à alfândega, para a devolução das mercadorias, ao invés de atrasar a saída da aeronave.*

D. – Autorização, despacho e entrega de carga de importação

4.27 - Quando forem programadas inspecções, deve ser dada prioridade à inspecção de animais e mercadorias perecíveis, assim como de outras mercadorias que as autoridades julgarem ter um carácter de urgência.

4.28 - Remessas declaradas, como bens pessoais, e transportadas como bagagem não acompanhada devem ser liberadas sob procedimentos simplificados.

4.29 - Os Estados Contratantes devem tomar medidas para a entrega de mercadorias sob procedimentos de alfândega simplificados, desde que:

a) As mercadorias sejam avaliadas abaixo do valor máximo sob o qual não sejam tributados quaisquer direitos ou taxas de importação; ou

b) As mercadorias sobre as quais incidam direitos e taxas de importação estejam abaixo do valor estipulado pelo Estado como importância mínima para tributação; ou

c) As mercadorias sejam avaliadas abaixo dos limites especificados sob os quais possam ser liberadas imediatamente, com base numa declaração simplificada e pagamento incidente, ou a garantia à alfândega do pagamento de quaisquer direitos e taxas de importação aplicáveis; ou

d) As mercadorias sejam importadas por pessoa autorizada e sejam mercadorias de um tipo especificado.

4.30 - Recomendação – Para os importadores autorizados que cumprirem os critérios especificados, incluindo um registro de atendimento às exigências de dados comerciais, os Estados Contratantes deveriam estabelecer procedimentos especiais, com base na apresentação prévia de informações que proporcionem a entrega imediata de mercadorias à chegada.

4.30.1 - Recomendação. — Os procedimentos especiais para pessoas autorizadas podem incluir mas não estão limitados ao seguinte:

- a) Liberação de mercadorias para importação ou exportação após a entrega de informação mínima necessária para identificar as mercadorias e que permita o subsequente preenchimento completo da declaração de bens final;
- b) Desalfandegamento das mercadorias importadas ou exportadas nas instalações das pessoas autorizadas ou nouro local aprovado pela autoridade alfandegária;
- c) Aceitação da declaração de mercadorias para importação ou exportação, com base no acesso aos registos da pessoa autorizada;
- d) Aceitação de uma única declaração de mercadorias para todas as importações ou exportações respeitantes a um determinado período em que as mercadorias são importadas ou exportadas frequentemente pela mesma pessoa.

Nota. – Relativamente à expressão “pessoa (s) autorizada (s)” (Recomendações 4.30 e 4.30.1, supra) chama-se a atenção para o “Transitional Standard” 3.32 da Convenção para a Simplificação e Harmonização dos Procedimentos Aduaneiros da WCO, revista em 1999 e em vigor desde 2006 (“Revisão da Convenção de Kyoto”).

4.31 - Recomendação – Mercadorias às quais não foram conferidos os procedimentos simplificados ou especiais, mencionados nas cláusulas 4.27 a 4.30, deveriam ser liberadas prontamente após o desembarque, dependendo da observância dos requisitos aduaneiros e outros. Os Estados Contratantes deveriam estabelecer, como meta, a entrega de mercadorias que não devem ser submetidas à inspecção, num prazo de três horas a partir da chegada e apresentação da documentação correcta. As autoridades competentes, operadores, importadores ou agentes autorizados deveriam coordenar as respectivas funções, a fim de cumprir este objectivo.

4.32 - Recomendação – Os Estados Contratantes deveriam processar as solicitações para a entrega parcial de remessas, quando todas as informações tiverem sido apresentadas e outros requisitos neste sentido tiverem sido cumpridos.

4.33 - Os Estados Contratantes devem permitir que as mercadorias descarregadas de uma aeronave em aeroporto internacional sejam transferidas para qualquer repartição aduaneira habilitada para entrega. Os procedimentos aduaneiros autorizando a afastamento devem ser os mais simplificados possíveis.

4.34 - Quando, devido a erro, emergência ou inacessibilidade no desembarque, as mercadorias não forem descarregadas no destino previsto, os Estados Contratantes não devem impor penalidades, multas ou outros encargos semelhantes desde que:

- a) O operador ou o seu agente autorizado notifique o facto à alfândega, dentro de um prazo estabelecido;
- b) Seja apresentada uma razão válida, aceite pelas autoridades aduaneiras para o não descarregamento da mercadoria; e
- c) O Manifesto de Carga seja devidamente alterado.

4.35 - Quando, devido a problemas ou erros de manuseio, forem descarregadas mercadorias em aeroporto internacional sem estar incluídas no Manifesto de Carga, os Estados Contratantes não devem impor penalidades, multas ou outros encargos semelhantes desde que:

- a) O operador ou o seu agente autorizado notifique o facto à alfândega, dentro de um prazo estabelecido;
- b) Seja apresentada uma razão válida, aceite pelas autoridades aduaneiras, para a não inclusão das mercadorias;
- c) O manifesto seja devidamente alterado; e
- d) Os produtos sejam classificados de acordo com as disposições da alfândega.

Quando aplicável, os Estados Contratantes devem, na condição de que seja observado o cumprimento das exigências, facilitar a remessa de mercadorias ao destino correcto.

4.36 - Se as mercadorias forem despachadas para um determinado destino num Estado Contratante, mas não tiverem sido liberadas para uso doméstico naquele Estado e, subsequentemente tiverem que ser devolvidas ao ponto de origem ou reenviadas a outro destino, o Estado Contratante deve permitir que as mercadorias sejam reenviadas sem a exigência de licenças de importação, exportação ou trânsito, se não houver infracção das leis e regulamentos em vigor.

4.37 - Um Estado Contratante deve isentar o operador ou, se for o caso, o seu agente autorizado, da responsabilidade do pagamento de direitos de importação e impostos, quando as mercadorias forem colocadas sob custódia das autoridades competentes ou, com o consentimento destas autoridades, transferidas para o controlo de terceiros que tiverem dado garantias de segurança à alfândega.

E. - Peças sobressalentes, equipamentos, provisões e outros materiais importados ou exportados por operadores relacionados com serviços internacionais

4.38 – As provisões importadas para o território de um Estado Contratante, para uso a bordo de uma aeronave em serviço internacional, devem estar livres de direitos de importação e impostos, na condição de que seja observado o cumprimento dos regulamentos aduaneiros do Estado.

4.39 - Recomendação.— *Os Estados Contratantes não deveriam exigir documentação comprobatória (como certificados de origem ou facturas consulares ou especializadas), relacionada com a importação de provisões.*

— **4.40 - Recomendação.** — *Os Estados Contratantes deveriam permitir, a bordo das aeronaves, a venda ou uso de produtos para consumo, livres de direitos de importação e outros impostos quando as aeronaves que realizam voos internacionais:*

- a) *Fizerem escala em dois ou mais aeroportos internacionais, dentro do território de um Estado Contratante, sem escala no território doutro Estado; e*
- b) *Não embarcarem passageiros domésticos.*

4.41 - Recomendação — *Na condição de que sejam observados os seus regulamentos e requisitos, um Estado Contratante deveria permitir a isenção do pagamento de direitos de importação e impostos com relação a equipamentos de terra e de segurança e os seus componentes, material de instrução e auxílios à formação importados para o seu território, por ou em nome de um operador de outro Estado Contratante, para uso do operador ou do seu agente autorizado, dentro dos limites de um aeroporto internacional ou numa dependência autorizada fora do aeroporto.*

4.42 - Os Estados Contratantes devem conceder pronta entrega, autorização ou despacho, após a conclusão dos procedimentos de documentação simplificada pelo operador ou o seu agente autorizado, de equipamentos e peças sobressalentes de aeronaves, que estejam livres de direitos aduaneiros, impostos e outros encargos de acordo com o Artigo 24º da Convenção de Chicago.

4.43 - Os Estados Contratantes devem conceder pronta entrega autorização ou despacho, após a conclusão dos procedimentos de documentação simplificada pelo operador ou o seu agente autorizado, de equipamentos terrestres e de segurança e as suas peças de reposição, material de instrução e auxílios à formação, importados ou exportados por um operador de outro Estado Contratante.

4.44 - Os Estados Contratantes devem permitir o empréstimo, entre operadores de outros Estados Contratantes ou os seus agentes autorizados, de equipamentos de aeronaves, peças sobressalentes e equipamentos terrestres e de segurança e as suas correspondentes peças sobressalentes, que tenham sido importados com isenção condicional do pagamento de direitos e taxas de importação.

4.45 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam providenciar a importação, livre de impostos e taxas, da documentação dos operadores, de acordo com o Capítulo 1 deste Anexo, para ser utilizada relativamente ao fornecimento de serviços aéreos internacionais.*

F. - Contentores e estrados (paletes)

4.46 - Na condição de que seja observado o cumprimento dos seus regulamentos e requisitos, os Estados Contratantes devem conceder aos operadores doutros Estados Contratantes a importação

temporária de contentores e estrados (paletes) – quer sejam ou não propriedade dos operadores das aeronaves nas quais são transportados – desde que sejam utilizados em rotas internacionais ou reexportados.

— **4.47 - Recomendação.** — *Os Estados Contratantes deveriam solicitar um documento de importação temporária de contentores e estrados (paletes) somente quando o considerarem essencial para fins de controlo aduaneiro.*

4.48 - Recomendação. — *Quando for exigida uma comprovação de reexportação de contentores e estrados (paletes), o Estado Contratante deveria aceitar como prova uma declaração do operador ou do seu agente autorizado.*

4.49 - Os Estados Contratantes devem tomar as medidas necessárias para permitir que os operadores, sob a supervisão das autoridades competentes, descarreguem carga em trânsito que chegue em contentores e estrados (paletes), para que possam proceder ao seu despacho e autorização, sem a necessidade de cumprir os procedimentos de entrega para uso doméstico.

4.50 - Deve ser permitido que os contentores e estrados (paletes) importados para um Estado Contratante, de acordo com a cláusula 4.46, sejam transferidos para fora dos limites de um aeroporto internacional para o despacho, autorização ou entrega de carga importada, ou para exportação, sob a forma de procedimentos de controlo e documentação simplificados.

4.51 - Quando as circunstâncias assim o exigirem, os Estados Contratantes devem permitir o armazenamento de contentores e estrados (paletes), importados temporariamente, em lugares situados fora do aeroporto.

4.52 - Os Estados Contratantes devem permitir o empréstimo, entre operadores, de contentores e estrados (paletes) importados segundo o disposto na cláusula 4.46, sem pagamento de direitos aduaneiros e taxas, desde que os mesmos sejam utilizados unicamente em rotas internacionais ou reexportados.

4.53 - Os Estados Contratantes devem permitir que os contentores e estrados (paletes), importados temporariamente, sejam reexportados através de qualquer das suas repartições aduaneiras designadas.

4.54 - Os Estados Contratantes devem permitir a importação temporária de peças de reposição quando estas forem necessárias para a reparação de contentores e estrados (paletes) importados, em conformidade com a cláusula 4.46.

G. - Documentos e procedimentos de correio

4.55 - Os Estados Contratantes devem efectuar o manuseio, expedição e despacho do correio aéreo, cumprindo as formalidades relativas à documentação conforme as disposições em vigor da União Postal Universal.

H.- Material Radioactivo

4.56 - Um Estado Contratante deve facilitar o a autorização ou despacho imediato de material radioactivo que seja importado por via aérea, em especial material utilizado em aplicações médicas, desde que sejam cumpridas as leis e regulamentos aplicáveis à importação desse material.

Nota: O aviso ou notificação prévios, seja em formato de papel ou por meios electrónicos, do transporte de materiais radioactivos provavelmente facilitaria a entrada desse material no Estado de destino.

4.57 - Recomendação. — *Um Estado Contratante deveria evitar impor regulamentos alfandegários ou outros para a entrada/ saída, ou restrições suplementares às das provisões contidas no Doc. 9284, Instruções Técnicas para o Transporte de Mercadorias Perigosas por via Aérea.*

4.58 – Quando um Estado Contratante adoptar regulamentos alfandegários ou outros para a entrada/ saída ou restrições, que sejam diferentes das provisões contidas no Doc. 9284, *Instruções Técnicas para o Transporte de Mercadorias Perigosas por via Aérea*, deve notificar a OACI imediatamente, de acordo com o Capítulo 2, parágrafo 2.5 do Anexo 18.

CAPÍTULO 5. - PESSOAS INADMISSÍVEIS E DEPORTADAS

A. Generalidades

5.1 - A fim de minimizar a perturbação das operações ordenadas da aviação civil internacional, os Estados Contratantes devem cooperar mutuamente de forma a solucionar, prontamente, quaisquer divergências surgidas no curso da implementação das disposições deste Capítulo.

5.2 - Os Estados Contratantes devem facilitar o trânsito de pessoas transferidas de outro Estado, de acordo com o disposto neste Capítulo, estendendo a devida cooperação ao (s) operador (es) e escolta (s) que estiverem a efectuar tal afastamento.

5.2.1 - Durante o período em que uma pessoa inadmissível ou pessoa a ser deportada estiver sob a sua custódia, os funcionários do Estado envolvido devem preservar a dignidade dessas pessoas e não devem tomar qualquer iniciativa que possa infringir tal tratamento.

Nota. - As referidas pessoas devem ser tratadas de acordo com as disposições internacionais pertinentes, incluindo as Cláusulas Internacionais das Nações Unidas sobre Direitos Cívicos e Políticos.

B. Pessoas Inadmissíveis

5.3 - Os Estados Contratantes devem notificar, prontamente, o operador da aeronave, confirmando imediatamente, por escrito, quando uma pessoa for considerada inadmissível, de acordo com o parágrafo 3.46.

Nota. - A notificação por escrito pode ser feita por documento ou em forma electrónica, tal como o “e – mail”.

5.4 - Os Estados Contratantes, através das suas autoridades competentes, devem consultar o operador da aeronave sobre o momento do afastamento da pessoa considerada inadmissível, a fim de permitir que o operador da aeronave disponha de um tempo razoável para efectuar o seu afastamento, por meio dos seus próprios serviços ou, então, providenciar meios alternativos para tal fim.

Nota. - Nada nesta disposição deve ser interpretado no sentido de permitir o regresso de uma pessoa, que procura asilo no território de um Estado Contratante, a um país onde a sua vida ou liberdade possa estar ameaçada por motivos da sua raça, religião, nacionalidade, participação num determinado grupo social ou opinião política.

5.5 - Os Estados Contratantes devem garantir que uma ordem de afastamento tenha sido emitida para o operador da aeronave, em relação a uma pessoa considerada inadmissível. A ordem de afastamento deve incluir informação sobre o voo de chegada que transportou essa pessoa e, se conhecidos, o nome, idade, sexo e nacionalidade da pessoa em questão.

5.6 - Os Estados Contratantes que determinarem o afastamento de uma pessoa inadmissível que tenha perdido ou destruído os seus documentos de viagem devem expedir uma carta, no formato estabelecido no Apêndice 9 (1), a fim de informar as autoridades do (s) Estado (s) sobre o trânsito e/ou início da viagem. A carta, a ordem de afastamento e qualquer outra informação importante devem ser entregues ao operador da aeronave ou, no caso de pessoas sob escolta, ao escolta, o qual deve ser responsável pela sua entrega às autoridades competentes, no Estado de destino.

5.7 - Os Estados Contratantes que determinarem o afastamento de uma pessoa inadmissível, cujos documentos de viagem tenham sido confiscados, de acordo com o parágrafo 3.35.1, devem expedir uma carta, no formato estabelecido no Apêndice 9 (2), a fim de informar as autoridades do (s) Estado (s) de trânsito e/ou início da viagem. A carta, juntamente com uma fotocópia dos documentos de viagem confiscados e a ordem de afastamento, deve ser entregue ao operador da aeronave, ou no caso de pessoas sob escolta, ao escolta, o qual deve ser responsável pela sua entrega às autoridades competentes, no Estado de destino.

5.8 - Quando os Estados Contratantes tiverem razões para acreditar que uma pessoa declarada inadmissível possa oferecer resistência ao seu afastamento, assim devem informar o operador da aeronave, o mais brevemente possível, antes da saída marcada, para que o operador possa tomar precauções, a fim de garantir a segurança do voo.

5.9 - O operador da aeronave deve ser responsável pelas despesas de custódia e cuidados concedidos a uma pessoa que não seja portadora dos documentos exigidos, a partir do momento em que esta for considerada inadmissível e transferida de volta ao operador, para afastamento para fora daquele Estado.

5.9.1 - O Estado deve ser responsável pelas despesas de custódia e cuidados com todas as outras categorias de pessoas inadmissíveis, incluindo pessoas não admitidas, por problemas de documentação que estejam fora do conhecimento técnico do operador da aeronave ou por outras razões além da documentação necessária, a partir do momento em que estas pessoas forem consideradas inadmissíveis até que sejam transferidas de volta ao operador, para afastamento daquele Estado.

5.10 - Quando uma pessoa for considerada inadmissível e transferida de volta ao operador da aeronave, para afastamento do território daquele Estado, o operador não deve ser impedido de cobrar à referida pessoa as despesas de transporte envolvidas na sua afastamento.

5.11 - O operador da aeronave deve repatriar a pessoa inadmissível para:

- a) O ponto em que iniciou a sua viagem; ou
- b) Qualquer lugar onde for admissível.

5.11.1 - Recomendação. — *Quando apropriado, os Estados Contratantes deveriam consultar o operador da aeronave relativamente ao local mais praticável para o qual será repatriada a pessoa inadmissível.*

5.12 - Um Estado Contratante deve aceitar para inspecção uma pessoa afastada de um Estado em que tenha sido considerada inadmissível, se esta pessoa tiver iniciado a viagem no seu território. Um Estado Contratante não deve repatriar essa pessoa ao país onde ela tenha sido anteriormente considerada inadmissível.

5.13 - Os Estados Contratantes devem aceitar a carta e outros documentos, apresentados de acordo com o parágrafo 5.6 ou 5.7, como documentação suficiente para conduzir a inspecção da pessoa mencionada.

5.14 - Os Estados Contratantes não devem multar os operadores de aeronaves quando pessoas à chegada ou em trânsito não estiverem de posse dos documentos exigidos, se os operadores demonstrarem ter tomado as devidas precauções para garantir que as pessoas cumpriram as exigências de entrada no Estado.

Nota.- Chama-se a atenção para o texto relevante no Doc. 9303 e o material de orientação relacionado, no Doc. 9957, Manual de Facilitação, onde se podem encontrar explicações sobre irregularidades nos documentos de viagem e o exame e autenticação desses documentos.

5.15 - Recomendação. - *Quando os operadores de aeronaves tiverem cooperado com as autoridades competentes para o cumprimento de exigências junto a tais autoridades, por exemplo, em conformidade com memorandos de entendimento celebrados entre as partes envolvidas, em relação a medidas destinadas a evitar o transporte de pessoas inadmissíveis, os Estados Contratantes deveriam diminuir as multas e penalidades que poderiam de outra forma ser aplicáveis se tais pessoas estivessem a ser transportadas para os seus territórios.*

5.16 - Os Estados Contratantes não devem impedir a saída de uma aeronave do operador, dependendo da determinação de admissibilidade de qualquer passageiro à chegada.

Nota.- Pode ser aberta uma exceção a esta disposição, no caso de voos com frequência reduzida ou se o Estado Contratante tiver razões para acreditar que pode haver um número irregularmente alto de pessoas inadmissíveis, num determinado voo.

C. Pessoas Deportadas

5.17 - Um Estado Contratante que deportar uma pessoa deve notificá-la através de uma ordem de deportação. Os Estados Contratantes devem indicar ao deportado o nome do Estado de destino.

5.18 - Os Estados Contratantes que afastarem pessoas deportadas dos seus territórios devem assumir todas as obrigações, responsabilidades e despesas associadas a este afastamento.

5.18.1 - Recomendação. - *Os Estados Contratantes e os operadores de aeronaves deveriam, sempre que possível, trocar informações no tocante ao (s) ponto (s) de contacto 24 horas apropriados, a quem se deveriam dirigir as questões sobre as pessoas deportadas.*

5.19 - Os Estados Contratantes, quando tomarem as providências junto do operador da aeronave para o afastamento de uma pessoa deportada, devem tornar disponíveis as seguintes informações assim que possível, mas em qualquer situação, até 24 horas antes do horário de partida programada do voo:

- a) Cópia da ordem de deportação, se a legislação do Estado Contratante assim o permitir;
- b) Avaliação de risco feita pelo Estado e/ou qualquer informação importante que possa ajudar o operador a avaliar o risco para a segurança do voo; e
- c) Nomes e nacionalidades das escoltas.

Nota. – A fim de garantir a coordenação das normas de facilitação e segurança, devem-se observar as disposições aplicáveis do Anexo 17, Capítulo 4.

5.19.1 – O operador da aeronave e/ ou o piloto ao comando deve ter a opção de recusar o transporte a uma pessoa deportada, num voo específico, quando existirem preocupações razoáveis relativamente à segurança operacional e segurança geral do voo em questão

Nota. – Ver o documento da OACI Manual de Segurança da Aviação (Doc. 8973 – Restrito) parágrafos 12.2.1.3 e 12.2.1.6.

5.19.2 - Os Estados Contratantes, quando tomarem providências para o afastamento de uma pessoa deportada, devem considerar a política do operador da aeronave relativamente ao número de pessoas deportadas que podem ser transportadas em determinado voo.

Nota. – Os Estados Contratantes devem consultar o operador da aeronave quanto ao voo mais praticável ou modo de transporte alternativo.

5.20 - Os Estados Contratantes, quando tomarem providências para o afastamento de uma pessoa deportada para um Estado de destino, devem usar voos directos, sem escala, sempre que possível.

5.21 - Um Estado Contratante, quando da apresentação de uma pessoa deportada para afastamento, deve assegurar-se de que toda a documentação oficial de viagem exigida por qualquer Estado de trânsito e/ou destino seja disponibilizada ao operador da aeronave.

5.22 - Um Estado Contratante deve aceitar, no seu território, os seus cidadãos nacionais, que tenham sido deportados de outro Estado.

5.23 - Um Estado Contratante deve dar consideração especial à admissão de uma pessoa, deportada de outro Estado, que comprove residência válida e autorizada dentro do seu Estado.

5.24 - Os Estados Contratantes, quando determinarem que uma pessoa deportada deve ser escoltada e o itinerário envolver uma escala de trânsito num Estado intermediário, devem garantir que a (s) escolta (s) permaneça (m) com a pessoa deportada até seu destino final, a menos que outras providências alternativas relevantes sejam acordadas, antes da chegada, pelas autoridades e o operador da aeronave, envolvidos no local de trânsito.

— **5.25** - Quando for necessário obter a substituição de documento de viagem, a fim de facilitar o afastamento e aceitação de uma pessoa inadmissível no seu destino, o Estado que estiver a determinar o afastamento deve oferecer toda a assistência possível para a obtenção de tal documento.

Nota. – A fim de esclarecer a aplicação desta norma, pede-se atenção à norma 5.13.

5.26 - Um Estado Contratante, ao receber um pedido para fornecer documentos de viagem, a fim de facilitar a deportação de um dos seus cidadãos, deve responder dentro de um prazo de tempo razoável, no máximo dentro de 30 dias após o pedido, seja expedindo o documento de viagem ou informando o Estado solicitante que a pessoa não é um dos seus cidadãos.

5.27 - Um Estado Contratante não deve exigir como pré-requisito, para a expedição desses documentos de viagem, que a assinatura da pessoa interessada figure no respectivo pedido.

5.28 - Quando um Estado Contratante tiver determinado que a pessoa para a qual foi solicitado o documento de viagem é um dos seus cidadãos, mas não puder expedir o respectivo passaporte dentro do prazo de 30 dias após o pedido, o Estado deve emitir um documento de viagem de emergência, que confirme a nacionalidade da pessoa interessada, com validade para a sua readmissão no referido Estado.

5.29 - Um Estado Contratante não se deve recusar a fornecer um documento de viagem nem impedir o regresso de um dos seus cidadãos, convertendo-o em apátrida.

CAPÍTULO 6. - AEROPORTOS INTERNACIONAIS – INSTALAÇÕES E SERVIÇOS PARA O TRÁFEGO

A. - Generalidades

6.1 - Cada Estado Contratante deve assegurar-se que as disposições contidas no Anexo 9 continuem a ser implementadas, caso o aeroporto seja privatizado.

6.1.1 - Recomendação. - *Os Estados Contratantes deveriam assegurar, em consulta com os operadores aeroportuários, que a concepção, o desenvolvimento e a manutenção das instalações dos aeroportos internacionais proporcionam um fluxo eficiente e eficaz*

6.1.2. – Cada Estado Contratante deve assegurar-se que quer os operadores de aeronaves, quer os operadores de aeroportos proporcionam o processamento expedito tanto de passageiros como de tripulantes, bagagens, carga e correio.

6.1.3. - Cada Estado Contratante deve assegurar-se que os seus aeroportos internacionais disponham de serviços eficientes de controlo de fronteiras (alfândega, imigração, quarentena e saúde), conforme as necessidades.

6.1.4. - Cada Estado Contratante deve assegurar-se, em consulta com os operadores aeroportuários, que as instalações e serviços fornecidos aos aeroportos internacionais sejam, sempre que possível, flexíveis e susceptíveis de transformação a expansão para acomodar o crescimento do tráfego, a um reforço dos requisitos de segurança, devido a intensificação de ameaças ou outras alterações ao apoio de medidas que visem a integridade das fronteiras.

*Nota - Em relação à aplicação de medidas de segurança da aviação, chama-se a atenção para a disposição relevante do Anexo 17, Capítulo 2, parágrafo 2.3. **

6.2 - Os Estados Contratantes devem exigir que, no planeamento de novas instalações ou de grandes alterações às existentes, incluindo as instalações para a carga, nos aeroportos internacionais, a entidade ou as entidades responsáveis pelo planeamento consultem as autoridades competentes, os operadores de aeronaves e os representantes apropriados dos utilizadores de aeroportos, nas fases iniciais do planeamento, conforme necessário.

*** - A disposição diz o seguinte:**

Recomendação.- *Cada Estado Contratante deveria determinar que, tanto quanto possível, as medidas e procedimentos de segurança causem um mínimo de interferência ou demoras nas actividades da aviação civil desde que a eficácia dessas medidas e procedimentos não seja comprometida.*

6.3 - Recomendação. - *Os operadores de aeronaves deveriam informar os operadores aeroportuários e as agências relevantes governamentais, em confidencialidade comercial sobre os seus planos em matéria de serviços, horários e parque aéreo no aeroporto a fim de proporcionar um planeamento racional das instalações e serviços, em relação ao tráfego previsto.*

6.4 - Recomendação. — *Cada Estado Contratante deveria assegurar-se que, quando, num aeroporto internacional, for exigido aos passageiros o pagamento de serviços, taxas de aeroporto ou outro pagamento semelhante por serviços, se evite a cobrança directa aos passageiros, sempre que possível.*

6.5 - Recomendação. — *Cada Estado Contratante deveria permitir, sob reserva dos regulamentos aplicáveis e das limitações fixadas pelo operador aeroportuário, por razões de constrangimento do espaço ou de capacidade, que os operadores de aeronaves possam escolher como e quem efectua e assegura os seus serviços de escala.*

B. - Disposições relativas ao movimento de tráfego

I. - Disposições comuns

6.6 - Os Estados Contratantes devem garantir que seja dada especial atenção à necessidade de estarem sempre disponíveis instalações adequadas para permitir o embarque e o desembarque de passageiros, sem demora.

6.7 - Recomendação. — *As autoridades, os operadores de aeronaves e os operadores aeroportuários deveriam trocar, em tempo útil, todas as informações pertinentes relativas às operações, de modo a proporcionar um fluxo expedito de passageiros e uma alocação de recursos eficiente.*

6.8 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes, os operadores de aeronaves e os operadores aeroportuários deveriam, nos pontos apropriados e após consulta, instalações e serviços automatizados para o tratamento dos passageiros e das bagagens.*

6.9 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam assegurar-se que a sinalética utilizada para orientação dos passageiros nos aeroportos sejam baseados no Doc. 9636, Sinais Internacionais para Orientação do Público nos Aeroportos e nos Terminais Marítimos, publicado em conjunto pela OACI e pela Organização Marítima Internacional.*

6.9.1 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes, em consulta com os operadores de aeronaves e os operadores aeroportuários, deveriam avisar os viajantes, por meio de sinalética, panfletos, vídeos, mensagens áudio, sítios da “web” e outros meios de difusão, sobre as penalidades por infringir regulamentos que dispõem sobre a entrada e a partida e para todas as tentativas de importar ou exportar artigos interditos ou restritos*

6.10 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam assegurar-se que os operadores aeroportuários ou operadores de aerogares instalam mecanismos de encaminhamento de pessoas, quando as distâncias de marcha e o volume de tráfego, no interior e através dos edifícios assim justifiquem.*

— **6.11 - Recomendação.** — *Os Estados Contratantes deveriam assegurar-se que um aeroporto ou um operador de aeronaves instalem, conforme apropriado, sistemas de informação dos voos, com a capacidade de fornecerem informação exacta, adequada e actualizada ao minuto sobre partidas, chegadas, cancelamentos, atrasos e a alocação dos terminais e portas de embarque e de chegada.*

6.12 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam assegurar-se que os operadores aeroportuários ou os operadores de aeronaves, conforme apropriado, mantêm um sistema de informação de voo seguindo a disposição da norma recomendada no Doc. 9249 - Letreiros Dinâmicos de Informação Pública Relativos aos Voos.*

6.13 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam encorajar os operadores aeroportuários ou os prestadores de serviços, conforme apropriado, a proporcionar instalações para estacionamento de viaturas, por curtos e longos períodos de tempo, para uso de passageiros, visitantes, tripulações e pessoal dos aeroportos internacionais.*

II. - Disposições relativas ao estacionamento e aos serviços de manutenção das aeronaves

6.14 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam assegurar-se que existem à disposição instalações adequadas para o estacionamento e serviço às aeronaves, a fim de acelerar as formalidades para autorizações e operações na placa e reduzir a duração da imobilização das aeronaves no solo.*

III. - Saída de passageiros, tripulação e bagagens

6.15 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam assegurar-se que são fornecidos, pelo prestador de serviços apropriado, meios de transporte adequados entre os edifícios das aerogares de um aeroporto, durante as horas de operação do aeroporto.*

6.16 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam permitir que sejam providenciados, pelos aeroportos e pelos operadores de aeronaves, instalações e serviços de apresentação e registo (“check-in”) fora do aeroporto, desde que as medidas de segurança (“security”) sejam mantidas.*

6.17 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam assegurar que o pessoal de segurança e de controlo de fronteiras utilizam rastreio e métodos de exame eficientes para as verificações dos passageiros e bagagens, a fim de facilitar a partida das aeronaves.*

Nota — Quando for necessário um exame físico minucioso, este não deveria ser feito em público. Se não existirem salas especiais, podem ser utilizados biombos ou cortinas adequados para tal fim. Os exames físicos deveriam ser efectuados por um agente do mesmo sexo que o do passageiro em causa.

6.18 - Recomendação. — Os locais onde os tripulantes se devem apresentar, para fins operacionais e de registo (“check-in”), deveriam ser de fácil acesso e próximos uns dos outros.

— **6.19 - Recomendação.** — Os operadores aeroportuários e as autoridades públicas deveriam providenciar serviços eficientes aos operadores de aeronaves para a aviação geral ou aos seus agentes relativamente aos requisitos administrativos e operacionais.

6.20 - Os Estados Contratantes devem assegurar um número suficiente de postos de controlo de modo que a autorização, se necessária, possa ser dada aos passageiros e tripulantes que partem, com a menor demora possível. Postos adicionais devem estar disponíveis, se possível, para os quais se possam encaminhar os casos complicados sem atrasar a circulação da maioria dos passageiros.

IV. - Entrada de passageiros, tripulação e bagagens.

6.21 - Os Estados Contratantes devem tomar providências para que haja um número suficiente de canais de controlo, a fim de que o despacho e autorização dos passageiros e tripulantes que chegam seja feito no menor espaço de tempo possível. Deve haver, além disso, se possível, um ou mais postos adicionais para atendimento dos casos complicados sem atrasar o fluxo dos passageiros.

6.22 - Recomendação. — Os Estados Contratantes deveriam assegurar-se que os operadores aeroportuários proporcionam, na área de recolha da bagagem, um espaço adequado que permita a cada passageiro identificar e retirar rapidamente a respectiva bagagem.

6.23 – Recomendação — Os Estados Contratantes deveriam assegurar-se que, quando apropriado, as instalações dos aeroportos internacionais disponham de sistemas mecânicos de entrega de bagagem, a fim de facilitar o movimento da bagagem.

6.24 - Os operadores responsáveis, nos aeroportos internacionais, devem providenciar para que os passageiros possam obter ajuda para o transporte da bagagem, desde as áreas de recolha da mesma até aos locais mais próximos dos meios de transporte de superfície do aeroporto ou entre os terminais do mesmo.

V. Trânsito e transferência de passageiros e tripulação

6.25 - Recomendação. — Os Estados Contratantes, sempre que possível, deveriam permitir aos passageiros que permaneçam a bordo da aeronave e autorizar o embarque e desembarque durante o reabastecimento de combustível, na condição de que sejam tomadas as necessárias medidas de segurança, nas vertentes “safety” e “security”.

6.26 - Recomendação. — Os Estados Contratantes deveriam assegurar-se que os operadores aeroportuários providenciam espaço suficiente para balcões de assistência, nas zonas de trânsito directo,

em função do volume de tráfego. O espaço necessário assim como as horas de operação deveriam ser acordadas entre os operadores de aeronaves e os operadores aeroportuários.

VI. - Instalações e serviços diversos nos edifícios terminais de passageiros

6.27 - Recomendação. — *Deveriam ser fornecidos locais de depósito e de guarda de bagagens, em aeroportos internacionais, a fim de que os seus proprietários possam guardá-las e recolhê-las posteriormente, dentro dos requisitos de segurança.*

6.28 - Os Estados contratantes devem, assegurar-se que os operadores aeroportuários e os operadores de aeronaves, conforme apropriado, proporcionam instalações, nas quais a bagagem não reclamada, não identificada ou extraviada fique armazenada em segurança, até que seja reexpedida, reclamada, reencaminhada ou eliminada, em conformidade com os regulamentos e procedimentos legais aplicáveis. O pessoal autorizado dos operadores de aeronaves ou do prestador de serviços deve ter acesso à referida bagagem, pelo menos durante as horas nas quais o aeroporto estiver em serviço.

6.29 - Recomendação. — *Os Estados contratantes devem assegurar-se, em cooperação com os operadores aeroportuários, que as instalações das aerogares sejam concebidas, geridas e organizadas de modo a evitar que o público não viajante interfira no movimento do tráfego de entrada e saída de passageiros.*

6.29.1 - Recomendação. — *Deveriam ser previstas instalações para organizadores de viagens e de grupos turísticos, localizadas em áreas públicas ou não controladas de chegada ou saída, ou em ambas, a fim de minimizar o congestionamento nos edifícios dos terminais.*

6.30 - Recomendação. — *Os Estados contratantes deveriam assegurar-se, em consulta com os operadores aeroportuários, que os pontos de venda, enquanto situados em locais convenientes, não impedem o fluxo de passageiros.*

VII. - Instalações para o tratamento e autorização/ despacho da carga e do correio

6.31 - Recomendação. — *Os Estados contratantes deveriam assegurar-se que os operadores aeroportuários tomam as disposições apropriadas para que as aeronaves cargueiras e as suas cargas possam ser admitidas e despachadas.*

6.32 - Recomendação. — *Os Estados contratantes deveriam assegurar-se, em cooperação com o aeroporto, que os terminais de carga e as estradas e rampas de acesso sejam concebidas e operadas de modo a facilitar o acesso.*

6.33 - Recomendação. — *Os Estados contratantes deveriam assegurar-se, em cooperação com o aeroporto e os operadores de aeronaves, que os terminais de carga sejam concebidas de modo a facilitar*

o tratamento e armazenamento da carga, de forma segura, eficiente e em condições de higiene, em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis.

- **6.34 - Recomendação.** — *Os Estados contratantes deveriam, em cooperação com o aeroporto e os operadores de aeronaves, proporcionar instalações apropriadas para o tratamento e armazenamento do correio, de forma segura e eficiente, nos aeroportos internacionais em que o volume de correio assim o justifique e em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis.*

C. - Instalações necessárias para implementar medidas de saúde pública, socorro médico de urgência e controlo veterinário e fitossanitário

6.35 - *Os Estados Contratantes, em colaboração com os operadores aeroportuários, devem assegurar a manutenção da saúde pública, inclusive a quarentena das pessoas, animais e plantas nos aeroportos internacionais.*

6.36 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam assegurar-se que existem nos seus aeroportos internacionais principais ou nas proximidades destes, instalações e serviços destinados a vacinação ou revacinação bem como a entrega dos respectivos certificados.*

6.37 - Recomendação. — *Os aeroportos internacionais deveriam dispor de acesso a instalações adequadas para a administração das medidas de saúde pública e daquelas relativas ao controlo veterinário e fitossanitário, aplicáveis às aeronaves, tripulantes, passageiros, bagagem, carga, correio e provisões.*

6.38 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam assegurar-se que os passageiros e tripulantes em trânsito possam permanecer em locais livres de qualquer perigo de contaminação e de insectos transmissores de doenças e, quando necessário, deveriam proporcionar meios para o transporte de passageiros e tripulantes a outro terminal ou aeroporto próximo, sem expô-los a qualquer perigo para a saúde. Também deveriam tomar as mesmas providências em relação aos animais.*

6.39 - *Os Estados Contratantes devem assegurar-se que os procedimentos relativos à manipulação e distribuição de produtos destinados ao consumo (por exemplo, alimentos, bebidas e reservas de água), tanto nos aeroportos como a bordo das aeronaves, sejam efectuados em condições em conformidade com os *Regulamentos Internacionais de Saúde* (2005) e as orientações relevantes provenientes da Organização Mundial de Saúde e com as pertinentes recomendações da Organização de Alimentos e Agricultura das Nações Unidas e os regulamentos nacionais aeroportuários.*

6.40 - *Os Estados Contratantes, em colaboração com o aeroporto e os operadores de aeronaves, devem adoptar as medidas necessárias para instalação, nos aeroportos internacionais, de um sistema seguro, eficaz e higiénico de eliminação de todos os detritos, águas residuais e outras matérias perigosas para a saúde das pessoas, animais ou plantas, em conformidade com os *Regulamentos Internacionais de**

Saúde (2005) e as orientações relevantes provenientes da Organização Mundial de Saúde e com as pertinentes recomendações da Organização de Alimentos e Agricultura das Nações Unidas e os regulamentos nacionais aeroportuários.

- **6.41.** - Os Estados Contratantes devem, em colaboração com os operadores aeroportuários, assegurar que os aeroportos internacionais mantêm instalações e serviços para a prestação de primeiros socorros, no próprio local, e que estão previstas as disposições apropriadas para o rápido encaminhamento de eventuais casos mais graves, para os serviços previamente acordados que possam prestar a devida e competente atenção médica.

Nota.- Aconselha-se a consulta da Organização Mundial de Saúde (OMS – WHO), em todos os assuntos que respeitem à saúde dos passageiros.

D. - Instalações necessárias para os controlos de despacho, autorização e funcionamento dos serviços correspondentes

6.42 - Recomendação. — Os Estados Contratantes deveriam fornecer, a título gratuito, serviços suficientes das Autoridades Públicas envolvidas, durante as horas de serviço estipuladas por essas Autoridades. Públicas.

Nota 1. – Nos termos do Anexo 15 – Serviços de Informação Aeronáutica, os Estados são obrigados a publicar, no que respeita aos aeroportos internacionais, a natureza e os horários de funcionamento dos serviços (alfândega, imigração, saúde).

Nota 2. – Para além dos serviços acima mencionados, os Estados Contratantes, os operadores aeroportuários ou os operadores de aeronaves podem desejar oferecer serviços melhorados aos utilizadores (passageiros, operadores de aeronaves ou outras partes que poderiam beneficiar do serviço proposto), seja de forma gratuita ou mediante o pagamento de uma taxa, numa base voluntária. Quando for imposta uma taxa, esta deveria ser limitada ao necessário para cobrir o custo do serviço fornecido.

6.43 - Recomendação.- Os Estados Contratantes deveriam considerar tomar disposições juntamente com outros Estados para colocarem, nos respectivos territórios, agentes representantes das autoridades públicas competentes para efectuarem um controlo prévio das aeronaves, passageiros, tripulantes, bagagem e carga, para fins aduaneiros, de imigração e saúde pública, ou controlo veterinário e fitossanitário, antes da saída para o outro Estado interessado, quando essa medida facilitar a autorização e o despacho à chegada da aeronave aos outros Estados.

E. – Passageiros desordeiros

6.44 – A fim de dissuadir e de prevenir comportamentos desordeiros, os Estados Contratantes devem encorajar a sensibilização dos passageiros quanto à inadmissibilidade e às consequências jurídicas possíveis de um comportamento indisciplinado ou perturbador, no interior das instalações aeroportuárias e a bordo das aeronaves.

6.45 - Os Estados Contratantes devem tomar medidas para garantir que os membros relevantes do seu pessoal recebam formação e treino para a detecção e gestão de situações relativas a passageiros desordeiros.

Nota. – *Pode encontrar-se material de orientação na Circular 288- Elementos de orientação sobre os aspectos jurídicos da questão dos passageiros indisciplinados/desordeiros, sobre os aspectos jurídicos dos passageiros indisciplinados/desordeiros.*

F. – Amenidades para os Passageiros

6.46 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam assegurar, quando o tráfego assim o justificar, que os operadores de aeronaves proporcionam instalações apropriadas para prestar cuidados a crianças nos terminais de passageiros e que essas instalações estejam claramente indicadas por sinalética e sejam de fácil acesso.*

6.47 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes que imponham restrições à importação ou exportação de divisas de outros Estados, entreguem aos passageiros, à chegada, um certificado indicando o montante das divisas na sua posse e autorizem estes viajantes, mediante a entrega desse certificado à saída desse Estado, a levar consigo essas divisas. Pode servir os mesmos fins uma anotação no passaporte ou noutro documento oficial de viagem.*

6.48 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes que imponham restrições à importação da própria moeda, deveriam providenciar que estejam disponíveis instalações à disposição dos passageiros para poderem depositar os montantes em excesso no aeroporto internacional de entrada e, à saída, possam retirar o montante depositado, no mesmo ponto ou noutro ponto designado.*

6.49 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam assegurar que os operadores de aeronaves ou os prestadores de serviços, conforme apropriado, fornecem aos passageiros informação sobre os transportes terrestres disponíveis no aeroporto em causa.*

6.50 - *Os Estados Contratantes devem tomar as disposições necessárias para que, às horas correspondentes às necessidades do público viajante, esteja assegurado um serviço adequado de troca de divisas estrangeiras, nos aeroportos internacionais, por um organismo do Estado ou por um organismo privado habilitado para o efeito. Aquele serviço deve estar disponível à chegada e à partida dos passageiros.*

Nota. – *Para esta finalidade, o emprego, nos aeroportos internacionais, de máquinas automáticas que permitem ao passageiro de saída obter divisas estrangeiras, a qualquer hora do dia ou da noite, já*

provou ser uma ajuda valiosa e deveria ser considerado como uma possibilidade pelos Estados Contratantes.

CAPÍTULO 7. - ATERRAGEM FORA DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS

A. Generalidades

7.1 - Cada Estado Contratante deve tomar as medidas necessárias, destinadas a assegurar que as suas autoridades competentes prestam toda a ajuda possível a uma aeronave que, por motivos alheios à vontade do respectivo comandante, tenha aterrado fora de um dos seus aeroportos internacionais e, com essa finalidade, deve reduzir ao mínimo, nestes casos, as formalidades e os procedimentos de controlo.

7.2 - O piloto ao comando da aeronave, ou o membro da tripulação que se lhe segue em categoria, deve fazer com que aquela aterragem seja reportada logo que possível, às autoridades competentes.

B. Escala Breve

7.3 - Se parece evidente que a aeronave poderá continuar o seu voo dentro de um breve período de tempo após a chegada, devem aplicar-se os procedimentos seguintes:

7.3.1 - As medidas de controlo devem limitar-se às que assegurem que a aeronave parte com a mesma carga que tinha a bordo no momento da sua chegada. Nos casos em que a dita carga ou parte dela não puder continuar nesse voo, por motivos operacionais ou por outros motivos, as autoridades devem acelerar os trâmites da autorização e despacho e facilitar o transporte rápido da carga em causa até ao seu ponto de destino.

7.3.2 - As autoridades competentes devem designar, se necessário, uma zona adequada, que ficará sob a sua supervisão geral, na qual os passageiros e as tripulações possam mover-se livremente durante o tempo de escala.

7.3.3 - Não se deve requerer que o comandante da aeronave tenha que se dirigir a mais de um organismo competente para conseguir autorização de descolagem (para além da autorização que for necessária para o controlo de tráfego aéreo).

C. Interrupção do Voo

7.4 - Se parecer evidente que o voo da aeronave poderá atrasar consideravelmente, ou que não poderá continuá-lo, devem aplicar-se as seguintes disposições:

7.4.1 - O comandante da aeronave, enquanto aguarda instruções das autoridades competentes, ou se ele ou a sua tripulação não puderem comunicar com essas autoridades, deve estar habilitado a tomar

as medidas que considerar necessárias para assegurar a saúde e segurança dos passageiros e da tripulação, a fim de evitar ou para minimizar a perda ou a destruição da própria aeronave e da carga que esta transporte.

— 7.4.2 - Deve ser permitido aos passageiros e às tripulações obterem alojamento adequado, enquanto procedem às formalidades necessárias, se tais formalidades não puderem realizar-se rapidamente.

7.4.3 - Se for necessário retirar da aeronave a carga, as mercadorias, suprimentos e bagagem não acompanhada por motivos de segurança, devem depositar-se numa zona próxima e permanecer aí até que se completem todas as formalidades necessárias.

7.4.4 - O correio deve ser despachado em conformidade com as disposições vigentes da União Postal Universal.

CAPÍTULO 8. - OUTRAS DISPOSIÇÕES SOBRE FACILITAÇÃO

A. - Cauções e isenção de requisição ou arresto

8.1 - Recomendação. — *Se um Estado Contratante exigir, de acordo com as suas leis, cauções a um operador para que este garanta as suas obrigações alfandegárias, de imigração, de saúde pública, controlo veterinário e fitossanitário, ou outras semelhantes, deveria permitir, sempre que possível, o uso de uma só caução para tudo.*

8.2 - Recomendação. — *As aeronaves, equipamentos de terra, equipamentos de segurança, peças sobressalentes e suprimentos técnicos de um operador de transporte aéreo situado num Estado contratante (que não aquele no qual o operador esteja estabelecido) para serem usados na prestação de um serviço aéreo internacional que esteja a servir tal Estado, não deveriam estar sujeitos às leis que autorizam a requisição ou arresto da aeronave, equipamentos, peças ou suprimentos para uso público, sem prejuízo do direito de arresto por infracção às leis do referido Estado Contratante.*

B. - Disposições relativas à busca, salvamento, investigação de acidentes e reparação ou recuperação da aeronave

8.3 - *Sujeitos às condições impostas pelo Anexo 12 - Busca e salvamento e pelo Anexo 13 - Investigação de Acidentes e Incidentes de Aeronaves, os Estados Contratantes devem tomar medidas para assegurar a entrada temporária e sem demora no seu território, do pessoal qualificado que for necessário para a busca, salvamento, investigação de acidentes, reparação ou recuperação em relação a uma aeronave extraviada ou avariada.*

8.3.1 - *Ao adoptar medidas para a entrada sem demora do pessoal mencionado no parágrafo 8.3, quando for necessário um documento para esse efeito, os Estados não devem exigir nenhum outro documento de viagem além do passaporte (ver parágrafo 3.5)*

8.3.2 - Recomendação. — *Caso um Estado Contratante continue a exigir vistos de entrada para o pessoal mencionado no parágrafo 8.3, o mesmo deveria, quando necessário e excepcionalmente, expedir os referidos vistos à chegada ou, de outro modo, facilitar a entrada quando o referido pessoal estiver provido de uma ordem de missão expedida por uma autoridade competente do seu Estado.*

8.3.3 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam assegurar que as suas autoridades estejam adequadamente informadas das disposições dos Anexos 13 e 9, relativas à facilitação das investigações de acidentes e incidentes de aviação. A esse respeito, os Estados deveriam reconhecer a necessidade de os investigadores interessados poderem tomar providências para serem transportados ao lugar do acidente ou incidente sem demora e, se necessário, prestar-lhes assistência para este fim.*

8.4 - Qualquer Estado Contratante deve facilitar a entrada temporária no seu território de todas as aeronaves, ferramentas, peças de reposição e equipamentos necessários para a busca, salvamento, investigação de acidentes, reparações ou recuperação das aeronaves avariadas, de outro Estado. Esses materiais serão admitidos temporariamente, isentos de direitos aduaneiros, taxas e outras obrigações e da aplicação de regulamentos de qualquer natureza que restrinjam a importação de mercadorias.

Nota. — Fica entendido que esta disposição não impede que sejam aplicadas as medidas de saúde pública e controlo veterinário e fitossanitário, se necessário.

8.5 - Qualquer Estado Contratante deve facilitar a remoção, do seu território, das aeronaves avariadas e de quaisquer outras que tenham ido prestar assistência, assim como das ferramentas, peças de reposição e equipamentos que tenham sido introduzidos para os efeitos de busca, salvamento, investigação de acidentes, reparações ou recuperação.

8.6 - As aeronaves avariadas, ou partes das mesmas, e todos os suprimentos ou carga que contiverem, assim como quaisquer aeronaves, ferramentas, peças de reposição ou equipamentos trazidos para uso temporário na busca, salvamento, investigação de acidentes, reparações ou recuperação, e que não forem retirados do território do Estado Contratante dentro de um prazo estipulado por esse Estado, devem estar sujeitos às exigências das leis aplicáveis no referido Estado.

8.7 - Se, em relação à investigação de um acidente aéreo, for necessário enviar uma peça, ou peças, de uma aeronave avariada a outro Estado Contratante para exame ou testes técnicos, todo Estado contratante interessado deve assegurar que o transporte da peça, ou peças, seja efectuado sem demora. Os Estados Contratantes interessados deveriam facilitar igualmente a devolução da referida peça, ou peças, ao Estado onde se processa a investigação do acidente, se este último as considerar necessárias para concluir a investigação.

C. - Voos de socorro, na sequência de catástrofes naturais ou provocadas pelo homem, que ameacem seriamente a saúde humana ou o meio ambiente, e em situações de emergência semelhantes, em que for requerida a assistência das Nações Unidas

8.8 - Os Estados Contratantes devem facilitar a entrada, saída e o trânsito, pelo seu território, das aeronaves que realizarem voos de socorro de organismos internacionais reconhecidos pelas Nações Unidas, ou em nome destes, ou então dos Estados ou em nome deles, e devem adoptar todas as medidas possíveis para garantir a segurança desses voos. São de socorro todos os voos realizados para reduzir os efeitos das catástrofes naturais, ou provocadas pelo homem, que ameacem seriamente a saúde humana e o meio ambiente, e em situações de emergência semelhantes em que for requerida assistência das Nações Unidas. Os referidos voos devem começar o mais cedo possível após a obtenção do consentimento do Estado que receber ajuda.

Nota. 1 — De acordo com o Glossário de Termos Básicos Internacionalmente Acordados, o Departamento de Assuntos Humanitários das Nações Unidas considera como emergência um “evento repentino e imprevisto que exige medidas imediatas para minimizar as suas consequências adversas” e como desastre uma “interrupção séria das funções de uma sociedade, que causa grandes perdas humanas, materiais ou ambientais e que excede a capacidade da sociedade afectada para a enfrentar, usando apenas os seus próprios recursos”.

Nota. 2 — No tocante às medidas para conseguir segurança nos voos de socorro, ver o Anexo II - Serviços de Tráfego Aéreo, o Manual sobre as Medidas de Segurança relativas às Actividades Militares Potencialmente Perigosas para a Operação de Aeronaves Civis (Doc. 9554) e o Manual sobre a Intercepção de Aeronaves Civis (Doc. 9433).

8.9 - Os Estados Contratantes devem assegurar que o pessoal e os artigos que chegam a bordo dos voos de socorro indicados em 8.8 sejam liberados sem demora.

D. - Poluição marítima e operações de emergência de segurança

8.10 - Em casos de emergência, os Estados Contratantes devem facilitar a entrada, o trânsito e a saída de aeronaves empenhadas no combate ou prevenção da poluição marítima, ou outras operações necessárias para garantir a segurança marítima, a segurança da população e a protecção do meio ambiente marítimo.

8.11 - Em casos de emergência, os Estados Contratantes devem facilitar, na medida do que for possível, a entrada, o trânsito e a saída de pessoas, carga, material e equipamentos necessários ao combate da poluição marítima e às operações de segurança descritas no parágrafo 8.10.

E. - Aplicação do Regulamento Internacional de Saúde e disposições relacionadas

8.12 - Os Estados Contratantes devem cumprir as disposições pertinentes da edição actualizada do *Regulamento Internacional de Saúde* (2005), da Organização Mundial de Saúde.

8.13 - Os Estados Contratantes devem adoptar todas as medidas possíveis para que os agentes de vacinação usem o modelo dos Certificados Internacionais de Vacinação ou de Profilaxia, em conformidade com o disposto no Artigo 36 e no Anexo 6 dos *Regulamentos Internacionais de Saúde* (2005), a fim de assegurar a sua aceitação uniforme.

8.14 — Cada Estado Contratante deve tomar providências para que todos os operadores de transporte aéreo e agências interessadas possam colocar à disposição dos passageiros, com suficiente antecedência à saída, informações referentes à exigência de vacinação, nos países de destino, assim como o *Modelo do Certificado Internacional de Vacinação ou de Profilaxia*, em conformidade com o disposto no Artigo 36º e no Anexo 6 dos *Regulamentos Internacionais de Saúde* (2005).

8.15 - O piloto ao comando de qualquer aeronave deve certificar-se de que as doenças, a bordo, suspeitas de serem contagiosas sejam comunicadas prontamente ao Controle de Tráfego Aéreo, de modo a facilitar os preparativos para a presença, à chegada da aeronave, de pessoal médico especializado e equipamento necessário para gerir os riscos de saúde pública.

Nota. 1 — Pode suspeitar-se da existência de uma doença contagiosa o que requer uma avaliação mais aprofundada, se uma pessoa apresentar febre (temperatura de 38°C/ 100°F ou superior) em associação com certos sinais ou sintomas, tais como: aparência de evidente má disposição; tosse persistente; dificuldades respiratórias; diarreia persistente; vômitos persistentes; erupção cutânea, hematomas na pele ou sangramento sem ferimento anterior; ou confusão de origem recente.

Nota. 2 — No caso de suspeita de doença contagiosa a bordo de uma aeronave, o piloto ao comando pode necessitar de seguir os protocolos e procedimentos do seu operador além dos requisitos legais relacionados com a saúde, em vigor nos países de origem e/ou de destino. Estes últimos normalmente podem encontrar-se nas Publicações de Informação Aeronáutica (AIP) dos Estados implicados.

Nota. 3 — O Anexo 6 – Operação de Aeronaves descreve os suprimentos médicos que são requeridos a bordo da aeronave. Os Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea – Gestão do Tráfego Aéreo (Doc. 4444) (PANS-ATM) descrevem, em detalhe, os procedimentos a serem seguidos pelo piloto ao comando, nas comunicações com o controlo de tráfego aéreo.

8.15.1 - Recomendação. — *Quando tiver sido identificada uma ameaça à saúde pública e sempre que as autoridades de saúde pública de um Estado Contratante requeiram informação sobre os itinerários de viagem de passageiros e/ou tripulações ou informações de contacto para fins de localização de pessoas, que tenham estado expostas a doença contagiosa, esse Estado Contratante deveria aceitar o “Cartão de Localização do Passageiro para fins de Saúde Pública”, reproduzido no Apêndice 13, como único documento para aquele efeito.*

Nota. - Sugere-se que os Estados disponibilizem quantidades adequadas de Cartões de Localização do Passageiro, para utilização nos seus aeroportos internacionais e para distribuição aos operadores de aeronaves, para serem preenchidos pelos passageiros e tripulação.

F. - Plano nacional de aviação em caso de surto de doença contagiosa

8.16 - Um Estado Contratante deve estabelecer um plano nacional de aviação, para a preparação contra um surto de doença contagiosa que constitua um risco para a saúde pública ou que seja uma emergência de saúde pública de preocupação internacional.

Nota. 1 — Quanto a material de orientação para a preparação de um plano nacional de aviação, encontra-se disponível informação sobre o assunto no sítio da OACI, na Internet, na página sobre Medicina Aeronáutica.

Nota. 2 – O Anexo 11 – Serviços de Tráfego Aéreo e o Anexo 14 – Aeródromos, Volume. 1 – Projecto e Operações em Aeródromos requerem que os serviços de tráfego aéreo e os aeródromos estabeleçam planos de contingência ou planos de emergência em aeródromos, respectivamente, para lidar com situações de emergência de saúde pública de preocupação internacional.

G. - Estabelecimento de programas nacionais de facilitação.

8.17 - Cada Estado Contratante deve estabelecer um programa nacional de facilitação do transporte aéreo, baseando-se nos requisitos, em matéria de facilitação, estipulados na Convenção e no presente Anexo 9.

8.18 - Cada Estado Contratante deve assegurar que o objectivo do seu programa nacional de facilitação do transporte aéreo seja a adopção de todas as medidas viáveis para facilitar a movimentação de aeronaves, tripulantes, passageiros, cargas, correio e provisões, eliminando os obstáculos e atrasos desnecessários.

8.18.1 - Recomendação. — *Ao ser estabelecido um programa nacional de facilitação do transporte aéreo, os Estados deveriam utilizar os textos de orientação que figuram no Apêndice 12.*

8.19 - Cada Estado Contratante deve estabelecer um Comité Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo e Comités de Facilitação Aeroportuária conforme necessário, ou órgãos de coordenação semelhantes, para coordenar as actividades, em matéria de facilitação, entre departamentos, agências e outros órgãos dos Estados envolvidos ou responsáveis pelos diversos aspectos da aviação civil internacional, bem como os operadores de aeroportos e de aeronaves.

8.20 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam esforçar-se por estabelecer uma estreita coordenação, adaptada às circunstâncias, entre os programas de facilitação e de segurança. Para tal fim, alguns membros dos Comités de Facilitação integrariam os Comités de Segurança.*

8.21 - Recomendação. — *Ao estabelecerem e operarem os Comités Nacionais de Facilitação do Transporte Aéreo e os Comités de Facilitação Aeroportuária, os Estados deveriam utilizar os textos de orientação apresentados nos Apêndices 11 e 12.*

H. - Facilitação no transporte dos passageiros que requerem assistência especial.

I. - Generalidades

8.22 - Recomendação. — *Nas suas viagens, as pessoas portadoras de deficiência deveriam receber assistência especial para assegurar que lhes sejam proporcionados os serviços de que dispõe habitualmente o público em geral. Essa assistência deveria ser prestada de forma a respeitar a dignidade da pessoa.*

8.23 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam cooperar a fim de que sejam adoptadas as medidas necessárias para facilitar o acesso das pessoas portadoras de deficiência a todos os serviços na totalidade de sua viagem, desde a chegada ao aeroporto de partida até deixar o aeroporto de destino.*

8.24 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam adoptar as medidas necessárias, em coordenação com os operadores de transporte aéreo, aeroportos e serviços de assistência em escala, para estabelecer normas mínimas uniformes de acesso em relação aos serviços de transporte das pessoas portadoras de deficiência, desde o momento da chegada ao aeroporto de partida, até deixarem o aeroporto de destino.*

8.25 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam adoptar as medidas necessárias, em coordenação com os operadores de transporte aéreo, aeroportos, serviços de assistência em escala, e agências de viagem, para assegurar que as pessoas portadoras de deficiência contem com as informações necessárias, em formatos que sejam acessíveis àqueles que tenham incapacidades cognitivas ou sensoriais, e deste modo assegurar que os operadores de transporte aéreo, aeroportos, operadores de serviços em terra e agências de viagem estejam em condições de proporcionar a tais passageiros a assistência de que precisarem durante a viagem, de acordo com as suas necessidades.*

8.26 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam adoptar as medidas necessárias para obter a cooperação dos operadores de transporte aéreo, aeroportos e serviços de assistência em escala, com o objectivo de estabelecer e coordenar programas de capacitação/ formação, a fim de assegurar que existe pessoal formado para atender as pessoas portadoras de deficiência.*

II. - Acesso aos aeroportos

8.27 - Os Estados Contratantes devem adoptar as medidas necessárias para assegurar que as instalações e serviços aeroportuários se adaptem às necessidades das pessoas portadoras de deficiência.

8.28 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam assegurar que sejam oferecidos veículos equipados com elevadores ou outros dispositivos apropriados, a fim de facilitar a movimentação das pessoas portadoras de deficiência, entre a aeronave e o edifício terminal, tanto à chegada como à partida, conforme necessário, quando não estiverem a ser usadas passarelas telescópicas.*

8.29 - Recomendação.— *Deveriam ser adoptadas medidas para assegurar que as pessoas com deficiência auditiva ou visual possam obter informações de voo, em formatos acessíveis.*

8.30 - Recomendação. — *Deveriam estar situados, o mais perto possível das entradas principais do edifício terminal, locais reservados para a largada e recolha das pessoas portadoras de deficiência. Para facilitar o movimento nas diversas áreas do aeroporto, as vias de acesso deveriam ser acessíveis e estarem livres de obstáculos.*

8.31 - Recomendação. — *Quando o acesso aos serviços públicos for limitado, deveria ser feito todo o possível para proporcionar serviços de transporte terrestre de fácil acesso e a preço razoável, adaptando os sistemas de transportes públicos actuais e previstos, ou fornecendo serviços especiais de transporte às pessoas portadoras de deficiência com necessidades de mobilidade.*

8.32 - Recomendação. — *Deveriam ser proporcionadas às pessoas portadoras de deficiência, com necessidades de mobilidade, instalações de estacionamento adequadas e deveriam ser adoptadas medidas apropriadas para facilitar o seu movimento entre as áreas de estacionamento e os edifícios terminais.*

8.33 - Recomendação.— *Quando for fornecida, a pessoas portadoras de deficiência, a afastamento ou transbordo directo entre dois aviões de passageiros, este deveria ser efectuado da forma mais eficiente possível, com a devida atenção aos voos de ligação.*

III. - Acesso aos serviços aéreos

8.34 - Os Estados Contratantes devem adoptar as medidas necessárias para assegurar que as pessoas portadoras de deficiência disponham de acesso equivalente aos serviços aéreos.

8.35 - Recomendação. — *Os Estados Contratantes deveriam estabelecer disposições, no sentido de que as aeronaves que entrem de novo ao serviço, ou que tiverem sido objecto de uma remodelação importante, estejam em conformidade com as normas mínimas universais de acesso quanto aos equipamentos de bordo, nos quais deveriam estar incluídos braços de assento removíveis e cadeiras de rodas, bem como lavabos acessíveis e iluminação e letreiros adequados.*

8.36 - Recomendação. — *Os meios de auxílio, como os equipamentos necessários às pessoas portadoras de deficiência deveriam ser transportados gratuitamente na cabina, onde os requisitos de espaço, e segurança o permitirem ou serem transportados gratuitamente e designados como bagagem prioritária.*

8.37 - Recomendação. — *Os animais de assistência, que estiverem a acompanhar os passageiros deveriam ser transportados gratuitamente na cabina, no chão junto ao assento desses passageiros, na condição de serem aplicados os pertinentes regulamentos nacionais ou do operador de transporte aéreo.*

8.38 - Os Estados Contratantes, que restrinjam o transporte de aparelhos accionados por baterias/pilhas, incluindo meios auxiliares de mobilidade que contenham baterias susceptíveis de derrame, devem notificar prontamente a OACI sobre tais restrições de modo que estas possam ser incluídas no Doc. 9284, *Instruções Técnicas para o Transporte Aéreo Seguro de Materiais Perigosos* e assegurar-se que os operadores de aeronaves disponibilizem ao público essa informação, de acordo com o Capítulo 2, parágrafo 2.5 do Anexo 18.

8.39 - Recomendação. — *Em princípio, deveria ser permitido às pessoas portadoras de deficiência viajarem sem necessidade de autorização médica. Apenas deveria ser permitido aos operadores de transporte aéreo exigir às pessoas portadoras de deficiência que obtenham um atestado médico em casos em que, devido a seu estado de saúde, não seja evidente que estejam em condições de viajar ou quando não pode ser garantida a segurança ou bem-estar dessas pessoas ou dos demais passageiros.*

8.40 - Recomendação. — *Em princípio, deveria ser permitido às pessoas portadoras de deficiência determinarem se necessitam ou não de um escolta/ assistente. Se for necessária a presença de uma escolta / assistente, os Estados Contratantes deveriam encorajar os operadores aéreos a oferecerem um desconto no transporte para esses escoltas. Os operadores aéreos apenas deveriam exigir um escolta quando fosse evidente que a pessoa portadora de deficiência não é auto-suficiente e que por isso poderia colocar em risco a própria segurança ou o próprio bem-estar ou a segurança e o bem-estar dos restantes passageiros.*

I. - Assistência às vítimas de acidentes de aeronave e às suas famílias

8.41 - O Estado de Ocorrência de um acidente de aeronave e os Estados adjacentes devem tomar as providências necessárias para facilitar a entrada, nos seus territórios, numa base temporária, dos membros das famílias de vítimas de um acidente de aeronave.

8.42 - O Estado de Ocorrência e os Estados adjacentes também devem tomar as providências necessárias para facilitar a entrada nos seus territórios, numa base temporária, de representantes autorizados do operador da aeronave envolvida no acidente, ou do parceiro de aliança do operador, a fim de que eles possam oferecer assistência aos sobreviventes e aos membros das suas famílias, membros das famílias das vítimas mortas no acidente e autoridades competentes desses Estados.

Nota. - Acordos de “code-sharing” e outras disposições semelhantes, às vezes, exigem parceiros de alianças para actuar como os “primeiros a responder”, em nome de um operador envolvido, caso tal parceiro de aliança tenha condições de chegar ao local do acidente mais depressa do que o operador afectado.

8.43 - Recomendação. - *Na condução dos ajustes para a entrada de pessoas mencionadas no parágrafo 8.41, o Estado de Ocorrência e os Estados adjacentes não deveriam exigir qualquer outro documento de viagem além de um passaporte, ou um documento de viagem de emergência, emitido especificamente para tais pessoas, para permitir a sua viagem para esses Estados. Quando o Estado de Ocorrência do acidente ou Estado adjacente exigir vistos de entrada para as pessoas mencionadas nos parágrafos 8.41 e 8.42 acima, deveria apressar a emissão desses vistos.*

8.44 - Os Estados Contratantes devem tomar as providências possíveis para emitir documentos de viagem de emergência, caso necessário, aos seus cidadãos que tenham sobrevivido ao acidente.

8.45 - Os Estados Contratantes devem oferecer toda a ajuda necessária, tal como a disponibilização de transporte e despacho alfandegário, na repatriação de restos mortais para os países de origem respectivos, a pedido dos membros da família da vítimas mortais ou a pedido do operador cuja aeronave que sofreu o acidente.

8.46 - Recomendação. - *Os Estados Contratantes deveriam aprovar legislação, regulamentos e/ou políticas relativos à assistência a vítimas de acidentes com aeronaves e às respectivas famílias.*

Nota.- Chama-se a atenção para o disposto no Doc. 9998, ICAO Policy on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families, e no Doc. 9973, Manual on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families.

APÊNDICE 4. - CERTIFICADO DE DESINSECTIZAÇÃO RESIDUAL

GOVERNO DE

CERTIFICADO DE DESINSECTIZAÇÃO RESIDUAL

As superfícies interiores, incluindo o espaço do porão de carga, da aeronave foram tratadas
(matrícula)

com um produto de desinsectização residual aprovado, na data conforme as recomendações da Organização Mundial de Saúde (OMS, Registo epidemiológico semanal nº 7, 1985, p. 47 ; nº 12, 1985, p. 90 ; nº 45, 1985, p. 345-346 e nº 44, 1987, p. 335-336) e as emendas a estas recomendações.

O tratamento deve ser renovado se, no seguimento da limpeza ou de outras operações, tiver sido removida uma quantidade significativa do produto de desinsectização residual e, de qualquer modo, de 8 semanas após a data acima indicada.

Prazo de Validade:

.....

Assinatura:

.....

Designação:

.....

Data:

.....

APÊNDICE 5. - CARTÃO DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

CARTÃO INTERNACIONAL DE EMBARQUE/DESEMBARQUE		
(Em letra de impressão*)		
1. Nome :	.....	.....
	<i>Nome principal (Apelido)</i>	<i>Nome(s) secundário(s)</i>
2. Data de nascimento :	.....	.....
	<i>ano</i>	<i>mês</i> <i>día</i>
3. Nacionalidade :	.....
4. Documento de viagem :	.....	.....
	<i>Estado de</i>	<i>Tipo de</i> <i>Numero</i>
	<i>emissão</i>	<i>documento</i>
5. Para os passageiros à Chegada:	.....
	Porto de embarque	ou
	
	Para os passageiros à Partida:	
	Porto de desembarque	
6. (Outros dados, pedidos por opção do Estado)	.....
a)	.....
b)	.....
c)	.....

* Aplica-se às línguas que utilizam o alfabeto latino.

APÊNDICE 6. - RECOMENDAÇÃO DO CONSELHO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA*

**Para um procedimento simplificado de controlo aduaneiro dos viajantes
que entram por via aérea, baseado no sistema de
duplo circuito (8 de Junho de 1971)**

« O CONSELHO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA,

Em vista da Recomendação nº B-3 formulada na sétima Sessão da Divisão de Facilitação da Organização da Aviação Civil Internacional e adoptada pelo Conselho desta Organização em Dezembro de 1968, relativamente à criação, nos aeroportos internacionais, de sistemas de duplo circuito para o desalfandegamento rápido das bagagens à chegada ;

Em vista da Recomendação nº 11 adoptada na segunda Sessão intermediária da Comissão Europeia da Aviação Civil em Julho de 1969 sobre o sistema de duplo circuito ou sistema vermelho/verde ;

Desejando contribuir para os esforços que visam melhorar o fluxo dos viajantes nos aeroportos internacionais ;

Considerando que este objectivo pode ser atingido pela adopção de um procedimento simplificado de controlo aduaneiro dos viajantes e das suas bagagens, com base no sistema de duplo circuito ;

Considerando que tal sistema pode ser posto em prática sem prejudicar a eficácia do controlo e que permite às autoridades aduaneiras fazer face, em condições satisfatórias, ao crescimento do número de viajantes sem que obriguem ao reforço correlativo do seu pessoal;

Considerando que a harmonização das características deste sistema, nos diferentes países, é uma condição essencial para o seu bom funcionamento;

Recomenda aos Estados Membros que ponham em prática, nos seus aeroportos internacionais principais, em estreita colaboração com as autoridades aeroportuárias e outros serviços interessados, o sistema de duplo circuito para o controlo à entrada dos viajantes e das suas bagagens, conforme as indicações que se seguem:

* Presentemente, 'Organização Mundial Aduaneira (OMA).

- 1) O sistema deve permitir aos viajantes escolherem entre dois tipos de circuitos de circuitos :
 - a) Um (circuito verde) para os viajantes que não têm mercadorias ou que apenas têm mercadorias que estão isentas de direitos e taxas de importação e que não estão sujeitas a proibições ou restrições de importação;
 - b) Outro (circuito vermelho) para os viajantes que não se encontram nessa situação.
- 2) Cada circuito deve estar claramente marcado e assinalado de forma distinta a fim de permitir aos viajantes escolherem facilmente e com conhecimento de causa qual o circuito correspondente à situação. As características principais desta sinalização devem ser as seguintes:
 - a) Para o circuito acima mencionado no parágrafo 1 a), um símbolo de cor verde, com a forma de um octógono regular com a inscrição : « NADA A DECLARAR » (« NOTHING TO DECLARE ») ;
 - b) Para o circuito acima mencionado no parágrafo 1 b), um símbolo de cor vermelha, de forma quadrada com a inscrição : « MERCADORIAS A DECLARAR » (« GOODS TO DECLARE »).

Por outro lado, os circuitos deveriam estar assinalados por uma inscrição com a palavra « ALFÂNDEGA » («CUSTOMS »).

- 3) As inscrições indicadas no parágrafo 2 devem ser redigidas em português e/ou inglês, assim como noutra língua julgada útil no aeroporto considerado.
- 4) Os viajantes devem ser suficientemente informados para poderem estar em posição de escolher entre os dois circuitos. Para esse efeito, é importante que :
 - a) Os viajantes sejam informados sobre o funcionamento do sistema e sobre as espécies e quantidades de mercadorias que podem ter quando utilizarem o circuito verde. Estas indicações podem ser dadas por meio de cartazes ou painéis dispostos no aeroporto ou por meio de brochuras colocadas à disposição do público no aeroporto ou podem ser distribuídas através de agências de turismo, transportadores aéreos e outras partes interessadas;
 - b) O itinerário que conduz aos circuitos esteja assinalado de forma visível e clara..
- 5) Os circuitos devem estar situados para além da área de entrega das bagagens a fim de que os viajantes estejam de posse das suas bagagens no momento de escolher qual o circuito aplicável. Adicionalmente, estes circuitos devem estar colocados de forma a permitir que o fluxo de passageiros entre a área de entrega de bagagens e as saídas do aeroporto seja o mais directo possível.
- 6) A distância entre a área de entrega de bagagens e a entrada para os circuitos deve ser suficiente para permitir aos passageiros escolher o circuito sem causar constrangimentos.

- 7) No circuito verde, os viajantes não têm de cumprir qualquer formalidade aduaneira, mas a alfândega pode aí proceder a controlos pontuais. No circuito vermelho, os viajantes devem cumprir as formalidades indicadas pelos serviços da alfândega ;

Precisa que o sistema de duplo circuito não é necessariamente incompatível com a aplicação de outros controlos, como o controlo cambial de moeda, excepto se houver regulamentação em vigor que requeira o controlo completo dos viajantes e das suas bagagens;

Solicita aos Estados Membros que aceitem a presente Recomendação que notifiquem o Secretário Geral :

- a) Da sua aceitação e da data de aplicação da Recomendação ;
- b) Do nome dos aeroportos onde o sistema de duplo circuito é aplicado.

O Secretário Geral transmitirá estas informações às Administrações Aduaneiras dos Estados Membros, assim como ao Secretário Geral da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e ao Director Geral da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA). »

AP 6-3

25/2/16

APÊNDICE 7. CERTIFICADO DE TRIPULANTE (CMC)

Estado Emissor	CERTIFICADO DE TRIPULANTE	
Autoridade Competente	Apelido	Primeiro Nome
	Sexo .....Nacionalidade	Data de Nascimento
Fotografia do		
Titular do	Entidade Empregadora.....Profissão.....	
Certificado	Doc. nº:	Prazo de Validade
	(Assinatura do Titular)	

Frente do Certificado

Estado Emissor	
<i>O titular pode reentrar, em qualquer data, mediante a apresentação deste certificado, dentro do seu prazo de validade.</i>	
(Assinatura)	
Emitido em:	Autoridade Emissora
(Local de emissão)	
Zona para leitura automática (A deixar em branco no caso de certificados emitidos que não sejam de leitura automática)	

Verso do Certificado

Nota.- Podem encontrar-se especificações detalhadas para certificados de tripulante de leitura automática no Doc. 9303, Parte 3 – Documentos de Viagem Oficiais de Leitura automática: Vol. 1, MRtds. (“Machine Readable travel docs.”), com Dados de Leitura automática armazenados em Formato de Reconhecimento Óptico de Caracteres.

APÊNDICE 8. CERTIFICADO DE INSPECTOR DA AVIAÇÃO CIVIL

Estado Emissor	CERTIFICADO DE INSPECTOR DA AVIAÇÃO CIVIL		
Autoridade Competente			
Fotografia do	<i>Apelido</i>	<i>Primeiro Nome</i>	
	<i>Sexo</i>	<i>Nacionalidade.....</i>	<i>Data de Nascimento</i>
Titular do Certificado	<i>Entidade empregadora</i>	<i>Profissão</i>	
		INSPECTOR DE AVIAÇÃO CIVIL	
	<i>Doc. nº</i>	<i>Prazo de Validade</i>	
(Assinatura do Titular)			

Frente do Certificado

Estado emissor	
<i>O titular pode reentrar, em qualquer data, mediante a apresentação deste certificado, dentro do seu prazo de validade</i>	
<i>Emitido em:</i>	(Assinatura)
(Local de emissão)	<i>Autoridade emissora</i>
Zona de Leitura automática <i>(A deixar em branco nos casos de emissão de certificado que não sejam de leitura automática)</i>	

Verso do Certificado

Nota.- Podem encontrar-se especificações detalhadas para certificados de leitura automática no Doc. 9303, Parte 3 – Documentos de Viagem Oficiais de Leitura automática: Vol. 1, MRtds. (“Machine Readable travel docs.”), com Dados de Leitura automática, armazenados em Formato de Reconhecimento Óptico de Caracteres.

APÊNDICE 9. - APRESENTAÇÕES DE PROPOSTAS PARA OS DOCUMENTOS RELATIVOS AO REGRESSO DAS PESSOAS NÃO ADMISSÍVEIS

1. – ATESTADO RELATIVO À PERDA OU À DESTRUÇÃO DE DOCUMENTOS (ver § 5.6)

Expedidor : Serviço de Imigração
ou outra autoridade apropriada : (Nome)
Aeroporto : (Nome)
Estado : (Nome)
Telefone :
Telex :
Telefax :

Destinatário: Serviço de Imigração ou : (Nome)
Aeroporto : (Nome)
Estado : (Nome)

A pessoa a quem é passado o presente documento chegou (data) ao aeroporto de (nome) no voo (numero do voo) proveniente de (cidade e Estado).

Esta pessoa, que foi declarada não admissível, perdeu ou destruiu os seus documentos de viagem e declara ser considerada, (riscar a menção inútil e acrescentar outra informação pertinente de suporte).

Apelido :

Primeiro nome(s) :

Data de nascimento :

Local de nascimento :

Nacionalidade :

Residência :

Fotografia
(se disponível)

O transportador que fez o transporte foi encarregado de o levar do território deste Estado no voo (número do voo) partindo (data) às (hora) de (nome do aeroporto).

Em aplicação das disposições do Anexo 9 à Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, o último Estado no qual um passageiro tenha estado anteriormente e a partir do qual tenha começado a sua viagem mais recente, é convidado a aceitar esse passageiro para fins de novo controlo, se outro país lhe tiver recusado a entrada.

Data :
Nome do funcionário:
Título:
Assinatura :
Nome do Serviço de Imigração ou outro serviço competente :

(N.B. : O presente documento não constitui um documento de identificação.)

APÊNDICE 10. MODELO DAS NAÇÕES UNIDAS RELATIVO AOS DOCUMENTOS COMERCIAIS

Expedidor (Exportador)	Data, n° de referência, etc.									
Destinatário	Outro endereço (por exemplo se diferente do destinatário)									
Endereço de notificação ou de entrega	Indicações relativas aos países									
Indicações relativas a transporte	Modalidades da venda e condições de pagamento									
Marcas e n° e natureza dos pacotes	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">N° Estatístico</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Quantidade</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Valor</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">.....</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Peso bruto</td> <td></td> <td style="text-align: center;">Cubagem</td> </tr> </table>	N° Estatístico	Quantidade	Valor			Peso bruto		Cubagem
N° Estatístico	Quantidade	Valor								
.....										
Peso bruto		Cubagem								
297	<div style="text-align: center; padding: 20px;">Espaço de utilização facultativo</div> <div style="border: 1px solid black; width: fit-content; margin-left: auto; margin-right: auto; padding: 5px;">Local e data de emissão, assinatura</div>									

mm (ou 11 3/4 polegadas)

210 mm (ou 8 1/4 polegadas)

AP 10-1

APÊNDICE 11. - MODELO DE PROGRAMA DE FACILITAÇÃO (FAL) DO AEROPORTO

1. OBJECTIVO DO PROGRAMA DE FACILITAÇÃO AEROPORTUÁRIA (FAL)

O objectivo de um programa FAL é cumprir as disposições e os objectivos do Anexo 9 a nível operacional, a fim de facilitar a execução das formalidades de autorização e despacho de fronteiras, nos aeroportos, no que diz respeito a aeronaves, tripulantes, passageiros e carga.

2. ÂMBITO DO PROGRAMA DE FACILITAÇÃO AEROPORTUÁRIA (FAL)

O programa FAL compreende todas as disposições do Anexo 9 em relação aos processos de autorização e despacho de fronteiras nos aeroportos, assim como o planeamento e a gestão destes processos. Apresenta-se, abaixo, uma lista representativa de tarefas a serem executadas, assim como as Normas e Recomendações (SARP) aplicáveis a cada uma delas.

3. ORGANIZAÇÃO E GESTÃO

3.1 - O Comité de Facilitação Aeroportuária é a entidade recomendada para efectuar o controlo do programa de facilitação a nível operacional. Ainda que tais comités devam ser apoiados pelo Comité Nacional FAL, informando sobre os seus problemas e progresso, eles não são necessariamente supervisionados pelo organismo nacional. A principal preocupação é a resolução dos problemas quotidianos e a implementação do Anexo 9.

3.2 - Recomenda-se que o gestor do aeroporto seja o responsável pelo comité e organize reuniões com regularidade. Os membros devem constituir-se pelos funcionários superiores responsáveis pelas respectivas agências de inspecção no aeroporto (como alfândega, imigração, saúde, quarentena, etc.), assim como os chefes de escala dos operadores de aeronaves com operações internacionais no aeroporto em questão. A participação de todos é necessária para que o programa FAL possa ser bem sucedido.

<i>Tarefas do programa FAL do Aeroporto</i>	<i>SARP do Anexo 9 (14ª edição)</i>
Estabelecer, examinar e alterar, conforme necessário, os procedimentos de entrada, autorização e despacho de voos nos aeroportos em questão.	Recomendação 6.1.1 ; normas 6.1.2 até 6.1.4 e 8.17
Examinar regularmente o desempenho de todas as partes em relação ao cumprimento do limite de 45 minutos para o processamento de passageiros que chegam e o limite de 60 minutos para o processamento de passageiros que saem. Utilizar estudos de tempo e análise de filas para determinar onde devem ser feitas alterações.	Recomendações 3.38 e 3.41
Estabelecer sistemas modernos para a inspecção de imigração e alfândega, utilizando a tecnologia aplicável. Colaborar na instalação de sistemas automatizados para a autorização e despacho de passageiros.	Normas 3.42, 3.52, 4.7, 6.20 e 6.21

<i>Tarefas do programa FAL do Aeroporto</i>	<i>SARP do Anexo 9 (14ª edição)</i>
Modificar, conforme necessário, os circuitos de passagem e os pontos de controlo no aeroporto, a fim de fazer face aos volumes crescentes de tráfego.	Recomendação 6.1.1
Melhorar a qualidade e a quantidade de indicações nas instalações de inspecção a fim de reduzir a possibilidade de confusão entre os passageiros.	Recomendações 6.9 e 6.12
Examinar o pessoal nos pontos de inspecção – turnos de trabalho, horas extras, etc. – e procurar os ajustes necessários para atender à procura de tráfego.	Recomendação 6.3
Contribuir, em nome dos operadores de aeronaves residentes e dos serviços de inspecção, para a concepção de novos aeroportos ou de novas instalações para inspecção.	Normas 6.1.4 e 6.2
Seguir e melhorar a entrega de bagagens na zona de inspecção aduaneira.	Recomendações 6.8 e 6.22
Coordenar os procedimentos de facilitação, de luta contra os estupefacientes, de segurança da aviação e o tratamento das mercadorias perigosas, em vista da realização dos objectivos dos quatro programas.	Norma 8.19
Não esquecer a carga ! Coordenar as actividades e as necessidades dos diversos serviços de inspecção para assegurar o desalfandegamento e entregas rápidas de carga aérea. Fornecer instalações adequadas para o carregamento/ descarregamento e para uma armazenagem segura da carga em espera para desalfandegamento.	Norma 4.27 ; Recomendações 4.30, 4.30.1 e 4.31 e 6.31 até 6.34 inclusivamente
Estabelecer e manter sistemas electrónicos para os manifestos de carga, mercadorias, o desalfandegamento e a entrega.	Normas 4.5 e 4.17
Serviço à clientela : examinar com regularidade o desempenho de todas as partes no que respeita ao objectivo de três horas para o cumprimento de formalidades de inspecção e introduzir os ajustamentos necessários e alcançáveis.	Recomendações 4.30, 4.30.1 e 4.31
Examina o efectivo dos serviços de inspecção na zona de desalfandegamento das mercadorias — horários de trabalho, turnos, horas suplementares, etc. — e ajustar eventualmente para responder às necessidades do cliente.	Normas 6.1.3 e 6.42

AP 11-2

APÊNDICE 12. - MODELO DE PROGRAMA FAL NACIONAL

1. - OBJECTIVO DE UM PROGRAMA FAL NACIONAL

O objectivo do Programa Nacional FAL é implementar o mandato da Convenção de Chicago outorgado aos Estados Contratantes para que prevejam e facilitem as formalidades de fronteira a serem cumpridas relativamente às aeronaves envolvidas em operações internacionais, assim como em relação aos seus passageiros, tripulantes e carga.

2. ÂMBITO DO PROGRAMA FAL NACIONAL

Os artigos aplicáveis da Convenção de Chicago e as tarefas relativas à sua implementação encontram-se apresentadas no quadro abaixo. As actividades que visam a realização daquelas tarefas assim como as tarefas conexas num Estado constituem o programa FAL nacional¹.

3. ORGANIZAÇÃO E GESTÃO

3.1 - O programa FAL nacional é principalmente da competência da Autoridade de Aviação Civil (AAC) e/ou do Ministério dos Transportes. No entanto, o sucesso deste programa exige a participação activa de outros ministérios ou serviços como os seguintes :

Alfândegas	Imigração
Negócios Estrangeiros	Autoridades emissoras de passaportes e vistos
Agricultura/ Ambiente	Saúde Pública
Segurança e luta contra os estupefacientes	Autoridades emissoras de bilhetes/ cartões de identidade
Turismo	Quarentena

3.2 - É também essencial que haja uma participação activa dos operadores aeroportuários (públicos ou privados) e dos operadores internacionais de aeronaves residentes, ou das organizações que os representam.

3.3 - Outras entidades que podem desempenhar um papel consultivo incluem as agências governamentais ou não-governamentais que promovem o turismo e o comércio internacional.

3.4 - O veículo recomendado para implementar o Programa Nacional FAL é o **Comité Nacional FAL**, constituído pelos dirigentes dos serviços governamentais envolvidas e pelos directores executivos das organizações nacionais que representam os operadores de aeronaves e os operadores aeroportuários. O presidente deve ser um gestor ou quadro superior da Autoridade de Aviação Civil ou outra autoridade competente. A fim de manter uma ligação estreita entre o Comité

¹ . Um grupo de Estados menores com necessidades e objectivos semelhantes poderá decidir Um criar um programa FAL sub-regional a fim de obter uma economia de escala.

Nacional FAL e o comité nacional de segurança da aviação civil, membros escolhidos do comité nacional de segurança da aviação civil poderão também ser membros do Comité Nacional FAL e vice-versa.

3.5 - A fim de realizar o trabalho do Comité, os membros poderão designar uma ou mais pessoas dos quadros intermédios dos seus organismos para os representar nas reuniões dos grupos de trabalho. Estes funcionários deverão ter suficiente autoridade para falar em nome das suas respectivas organizações e iniciar as acções necessárias de apoio ao trabalho do comité. O presidente deveria designar um funcionário do quadro de nível intermédio no seu departamento ou organismo para presidir e convocar essas reuniões de trabalho.

3.6 - A decisão de convocar reuniões do Comité Nacional FAL ou os representantes designados pelos membros, e a frequência e local de tais reuniões, são questões decididas pelo presidente. As providências de trabalho para o cumprimento das várias tarefas envolvidas dependerão da sua natureza e do assunto tratado.

4. - CRIAÇÃO DO PROGRAMA NACIONAL FAL

É aconselhável que a autoridade responsável pelo Programa Nacional FAL e a constituição dos membros do Comité Nacional FAL sejam estabelecidos através de legislação, regulamentação ou acções executivas a partir de uma pessoa competente, a fim de garantir a participação dos vários organismos e grupos dos sectores envolvidos, tomando as providências necessárias para a sua continuidade. O Director Geral de Aviação Civil ou autoridade apropriada competente deve iniciar o processo para obter tal mandato através do sistema de políticas nacionais.

<i>Mandato da Convenção de Chicago</i>	<i>Tarefas a implementar</i>
<p>Artigo 10 — <i>Aterragem num aeroporto com controlo aduaneiro</i> [...] Qualquer aeronave que entre no território de um Estado Contratante deve, se os regulamentos do dito estado assim o exigirem, aterrar num aeroporto designado por esse Estado para fins de inspecções aduaneiras e outras. Ao deixar o território de um Estado Contratante, a referida aeronave deve partir de um aeroporto com controlo aduaneiro designado para os mesmos fins. [...]</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Estabelecer aeroportos com controlo aduaneiro e abrir novos conforme necessário. — Estabelecer procedimentos que permitam aos operadores de serviços regulares e não regulares pedir autorização para aterrar num aeroporto com controlo aduaneiro ou sair de um desses aeroportos. — Organizar serviços de inspecção de fronteira nos aeroportos com controlo aduaneiro.
<p>Artigo 13 — <i>Regulamentos de entrada e de permanência.</i> As leis e os regulamentos de um Estado Contratante relativos à entrada e saída do seu território dos passageiros, tripulações ou mercadorias das aeronaves, tais como os regulamentos relativos à entrada, permanência, imigração, passaportes, alfândega e saúde, devem ser observados à entrada e saída do seu território, ou no interior do território deste Estado, pelos referidos passageiros, tripulações ou em seu nome e para as mercadorias.</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Apoiar os serviços de controlo de fronteira interessados em estabelecer e manter sistemas de inspecção eficazes nos aeroportos e nos seus esforços de racionalização dos seus respectivos procedimentos. — Estabelecer programas para tratar dos problemas de segurança como a fraude de documentos, a migração ilegal e o contrabando. — Coordenar os preparativos para o controlo de grandes números de visitantes estrangeiros que participam em eventos especiais, por exemplo competições desportivas internacionais.
<p>Anexo 9 — Facilitação 12-2</p>	<p style="text-align: right;">25/2/16</p>

<p>Artigo 14 — <i>Prevenção da propagação das doenças.</i> Cada Estado Contratante concorda em tomar medidas eficazes para prevenir a propagação, pela navegação aérea, da cólera, do tifo (epidémico), da varíola, da febre amarela, da peste, assim como de qualquer outra doença contagiosa que os Estados Contratantes decidam designar [...]</p>	<p>— Estabelecer, examinar e emendar, conforme necessário, as políticas nacionais relativas à prevenção da propagação das doenças contagiosas por via aérea, por exemplo : desinsectização das aeronaves, desinfecção, programas de quarentena ligados à higiene pública, e medidas de filtragem a aplicar em casos de urgência sanitária.</p>
--	--

<p><i>Mandato da Convenção de Chicago</i></p>	<p><i>Tarefas a implementar</i></p>
<p>Artigo 22 — <i>Simplificação das formalidades.</i> Cada Estado Contratante concorda em adoptar, para promulgação, regulamentos especiais ou de outro modo, tomar todas as medidas ao seu alcance para facilitar e acelerar a navegação pela aeronaves entre os territórios dos Estados Contratantes e evitar atrasar sem necessidade as aeronaves, tripulações, passageiros e carga, particularmente na aplicação das leis relativas à imigração, saúde, alfândega e permanência.</p>	<p>— Estabelecer, examinar e emendar, conforme necessário, os regulamentos nacionais que aplicam as leis do Estado às alfândegas, imigração e quarentena no que respeita aos movimentos internacionais por via aérea.</p>
<p>Artigo 23 — <i>Formalidades aduaneiras e de imigração.</i> Cada Estado Contratante compromete-se, na medida em julgue possível realizar, estabelecer regulamentos aduaneiros e de imigração com interesse para a navegação aérea internacional, conformes às práticas que se podem estabelecer ou recomendar , em virtude da presente Convenção. [...]</p>	<p>— Estabelecer e emendar, conforme necessário, as formalidades aduaneiras e de imigração, executadas nos aeroportos, para as harmonizar com as normas e as recomendações do Anexo 9.</p> <p>— Apoiar e preconizar a entrega nacional de passaportes e outros documentos de viagem conforme as especificações do Doc. 9303 da OACI — <i>Documentos de viagem de leitura mecânica.</i></p>
<p>Artigo 37 — <i>Adopção de normas e procedimentos internacionais.</i> Cada Estado Contratante compromete-se a prestar o seu contributo para alcançar o mais elevado grau possível na uniformização dos regulamentos, normas, procedimentos e organização relativamente às aeronaves, ao pessoal, às vias aéreas e aos serviços auxiliares, em todas as matérias para as quais essa uniformização contribua para melhorar e facilitar a navegação aérea. [...] j) formalidades aduaneiras e de imigração ; [...]</p>	<p>— Participar na elaboração pela OACI do Anexo 9.</p> <p>— Efectuar revisões periódicas dos procedimentos nacionais a fim de assegurar a sua harmonização com as disposições do Anexo 9.</p>
<p><i>Anexo 9 — Facilitação</i> <i>12-3</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>25/2/16</i> <i>Apêndice 12</i></p>

<p>Artigo 38 — Derrogação das normas e dos procedimentos internacionais Qualquer Estado que preveja não poder comprometer-se em todos os pontos de alguma destas normas ou procedimentos internacionais, ou implementar os seus próprios regulamentos ou práticas em total acordo com uma norma ou procedimento internacional emendada, ou que julgue necessário adoptar regras ou práticas diferentes sobre qualquer ponto daquelas que estão estabelecidas para uma norma internacional, deve imediatamente notificar à Organização da aviação Civil Internacional as diferenças entre as suas próprias práticas e aquelas que estão estabelecidas pela norma internacional. [...]</p>	<p>— Examinar periodicamente a conformidade de todos os serviços pertinentes às disposições do Anexo 9 e notificar à OACI as diferenças entre as práticas nacionais e as normas pertinentes.</p>
--	--

APÊNDICE 13. - FORMULÁRIO DE LOCALIZAÇÃO DO PASSAGEIRO PARA EFEITOS DE SAÚDE PÚBLICA

O Impresso de Localização do Passageiro para efeitos de Saúde Pública deve ser preenchido quando as autoridades de saúde pública suspeitam da presença de uma doença contagiosa. A informação fornecida pode auxiliar as referidas autoridades a controlar um risco de saúde pública, ajudando-as a localizar determinados passageiros que possam ter estado expostos a doença contagiosa. O objectivo da informação fornecida às autoridades de saúde pública é que essa informação se destine apenas a fins de saúde pública e de acordo com a lei aplicável.

INFORMAÇÃO DE VOO

1. Companhia Aérea e nº de Voo _____ 2. Data de Chegada _____ 3. Nº do Lugar ocupado na aeronave _____
/ /
Dia/ Mês/ Ano

INFORMAÇÃO PESSOAL

4. Nome:

_____ (Apelido) _____ (Nome próprio)

Endereço Actual (incluindo País):

_____ (Nome da rua e nº) _____ (Cidade) _____ (Estado/ Província)

_____ (País) _____ (Zip /Código Postal)

Contacto Telefónico (Residencial, do Emprego ou Móvel)

_____ (Código do País) _____ (Código da Cidade ou Área) _____ (Endereço electrónico)

_____ (Nº do Passaporte ou Documento de Viagem) _____ (País ou Organismo de emissão)

INFORMAÇÃO DE CONTACTOS

5. Endereço e nº de telefone onde pode ser contactado durante a sua estada ou, se em visita a vários locais, o nº de telemóvel e endereço inicial:

_____ (Nome da rua e nº) _____ (Cidade) _____ (Estado/ Província)

_____ (País) _____ (Código Postal) _____ Nº de Telefone (incl. código do País) ou Telemóvel

6. Informação do contacto relativo à pessoa que mais provavelmente conhecerá o seu paradeiro durante os próximos 31 dias, em caso de emergência ou para lhe fornecer informação crítica de saúde.

Nome:

_____ (Apelido) _____ (Nome próprio)

Endereço Actual (incluindo País):

_____ (Nome da rua e nº) _____ (Cidade) _____ (Estado/ Província)

_____ (País) _____ (Zip /Código Postal)

Contacto Telefónico (Residencial, do Emprego ou Móvel):

_____ (Código do País) _____ (Código da Cidade ou Área) _____ (Endereço electrónico)

7. Está a viajar na companhia de alguém? SIM/ NÃO (faça uma circunferência na opção da resposta)

Se respondeu Sim, indique quem (nome da pessoa ou grupo) _____

Nata — O formulário de localização do passageiro pode ser tele descarregado nos endereços seguintes:

<http://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/guidelines.aspx> ou

<http://www.capsca.org/CASCAREfs.html#EvalForms>

-- FIM --

ADRESSE PERMANENTE : 14. Numéro et rue (*Laissez une case vierge entre le numéro et la rue.*) 15. Numéro d'appartement

16. Ville 17. État/Province

18. Pays 19. Code postal

ADRESSE TEMPORAIRE : Pour les visiteurs, indiquez uniquement la première étape de votre séjour.

20. Nom de l'hôtel (le cas échéant) 21. Numéro et rue (*Laissez une case vierge entre le numéro et la rue.*) 22. Numéro d'appartement

23. Ville 24. État/Province

25. Pays 26. Code postal

CONTACT D'URGENCE : Coordonnées d'une personne qui pourra vous rejoindre au cours des 30 prochains jours.

27. Nom de famille 28. Prénom 29. Ville

30. Pays 31. Adresse électronique

32. Portable 33. Autre numéro de téléphone

34. COMPAGNONS DE VOYAGE – MEMBRES DE LA FAMILLE : Indiquez l'âge des personnes de moins de 18 ans seulement.

Nom de famille	Prénom	Numéro de siège	Âge < 18
(1)			
(2)			
(3)			
(4)			

35. COMPAGNONS DE VOYAGE – AUTRES QUE DES MEMBRES DE LA FAMILLE : Indiquez le nom du groupe (le cas échéant).

Nom de famille	Prénom	Groupe (<i>voyage organisé, équipe, entreprise, autre</i>)
(1)		
(2)		

Nata — O formulário de localização do passageiro para a saúde pública pode ser tele descarregado nos endereços seguintes: <http://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/guidelines.aspx> ou <http://www.capsca.org/CASCAREfs.html#EvalForms>

— FIM —