

**Decreto n.º 45/92**

**Emendas de 3 de Maio de 1990 ao anexo da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional**

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 200.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único. São aprovadas, para adesão, as emendas de 3 de Maio de 1990 ao anexo da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, cujo texto original em inglês e a respectiva tradução em português seguem em anexo ao presente decreto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 3 de Setembro de 1992. - Aníbal António Cavaco Silva - Joaquim Fernando Nogueira - Álvaro José Brilhante Laborinho Lúcio - João de Deus Rogado Salvador Pinheiro - Joaquim Martins Ferreira do Amaral - Carlos Alberto Diogo Soares Borrego - Eduardo Eugénio Castro de Azevedo Soares.

Ratificado em 8 de Outubro de 1992.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 9 de Outubro de 1992.

O Primeiro-Ministro, Aníbal António Cavaco Silva.

**ANEXO**

Emendas ao anexo à Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, de 1965 (FAL, 1965), conforme emendas adoptadas pela Comissão de Facilitação em 3 de Maio de 1990.

Emendar como se segue a secção 1 B, "Disposições gerais":

**B - Disposições gerais**

De acordo com o parágrafo 2 do artigo V da Convenção, as disposições deste anexo não impedem as autoridades públicas de adoptar quaisquer medidas apropriadas, em especial de pedir esclarecimentos suplementares, que possam vir a ser necessários no caso de haver suspeita de fraude, ou para resolver problemas particulares que constituam uma ameaça grave para a ordem pública e para a segurança ou a saúde pública, tais como actos ilícitos contra a segurança do tráfego marítimo e o tráfego ilícito de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas, ou para impedir a introdução ou a propagação de doenças ou pestes que afectem animais ou plantas.

Introduzir como se segue uma nova prática recomendada 1.3:

1.3 - Prática recomendada. - As medidas e os procedimentos impostos pelos Governos Contratantes visando a segurança ou o controlo dos estupefacientes deverão ser eficazes e, sempre que possível, utilizar técnicas avançadas, incluindo o tratamento automático da informação (TAI). Tais medidas e procedimentos deverão ser implementados de forma a causar um incómodo mínimo aos navios, pessoas e bens que se encontrem a bordo e a evitar que demoras inúteis lhes sejam impostas.

Introduzir como se segue uma nova prática recomendada 2.7.6.1:

2.7.6.1. - Prática recomendada. - Quando um passageiro clandestino tem documentos inadequados, as autoridades públicas deverão, se possível e na medida em que esta prática seja compatível com a legislação nacional e os requisitos de segurança, emitir uma carta de identificação contendo uma fotografia do passageiro clandestino e quaisquer outros dados importantes. Esta carta, autorizando o regresso do passageiro clandestino ao seu porto de origem por qualquer meio de transporte e especificando quaisquer outras condições impostas pelas autoridades públicas, deverá ser entregue ao armador ou operador do navio responsável pela transferência do passageiro clandestino. Ela deve conter as informações solicitadas pelas autoridades competentes nos pontos de passagem e no ponto de embarque inicial.

Nota. - A presente recomendação não pretende impedir as autoridades públicas de submeter o passageiro clandestino a formalidades mais detalhadas tendo em vista uma possível acção judicial e ou a deportação. Do mesmo modo, nenhuma disposição da presente recomendação deverá ser interpretada contrariamente às disposições da Convenção das Nações Unidas Relativa ao Estatuto dos Refugiados, adoptada em 28 de Julho de 1951, que dizem respeito à interdição de expulsar ou repatriar um refugiado.

Emendar como se segue a prática recomendada 2.12:

2.12 - Prática recomendada. - As autoridades públicas deverão, em cooperação com os armadores e as autoridades portuárias, tomar as medidas apropriadas de modo que o período de imobilização em porto seja reduzido ao mínimo e prever as disposições satisfatórias para o desenrolar das diversas operações. Deverão também reexaminar frequentemente todas as medidas relativas à chegada e à partida dos navios, incluindo as disposições respeitantes ao embarque e ao desembarque, carga e descarga e conservação corrente, bem

como as medidas de segurança que com isto estejam relacionadas. Deverão ainda tomar medidas para que as formalidades de chegada e partida dos navios de carga e o embarque desta se possam efectuar, na medida do possível, na zona de carga e descarga.

Emendar como se segue a prática recomendada 2.12.1:

2.12.1 - Prática recomendada. - As autoridades públicas deverão, em cooperação com os armadores e as autoridades portuárias, velar para que sejam tomadas medidas satisfatórias para simplificar e facilitar a execução das operações de manobra e desembarço de carga.

Estas disposições deverão aplicar-se a todas as operações que têm lugar desde a chegada do navio ao cais: descarga, autorização dos poderes públicos e, se for o caso, armazenagem ou reexpedição da carga. Deverá existir um acesso cómodo e directo entre o armazém de mercadorias e a zona alfandegária, que devem situar-se, tanto um como o outro, perto do cais e estar equipados sempre que possível com meios mecânicos de transporte.

Emendar como se segue a prática recomendada 3.9.1:

3.9.1 - Prática recomendada. - As autoridades públicas deverão, sempre que possível, dispensar da inspecção as bagagens pessoais dos passageiros que partem, tendo em conta a eventual necessidade de impor medidas de segurança apropriadas.

Emendar como se segue a prática recomendada 3.11:

3.11 - Prática recomendada. - As autoridades públicas deverão, em cooperação com os armadores e as autoridades portuárias, adoptar as medidas adequadas para acelerar as formalidades de desembarço tanto para os passageiros como para a tripulação e bagagens e proporcionar, para este efeito, pessoal e instalações adequadas, tendo em atenção os meios de carga, descarga e condução das bagagens (compreendendo a utilização de sistemas mecanizados) e, bem assim, os aspectos que originam mais frequentemente atrasos para os passageiros. Devem ser adoptados dispositivos que permitam, quando necessário, a circulação abrigada entre o navio e o posto de controlo dos passageiros e da tripulação. Estes dispositivos e estas instalações deverão ser flexíveis e expansíveis de forma a responder às necessidades resultantes do reforço das medidas de segurança que se impõem em caso de ameaça acrescida.

Emendar como se segue a prática recomendada 3.11.1:

3.11.1 - Prática recomendada. - As autoridades públicas deverão:

a) Em conjunto com os armadores e as autoridades portuárias, adoptar certas medidas necessárias, tais como:

i) Um método de desembarço individual e contínuo dos passageiros e bagagens;

ii) Um sistema que permita aos passageiros identificar e retirar rapidamente as suas bagagens verificadas, logo que estas se encontrem nos lugares onde podem ser reclamadas;

iii) Certificar-se de que existem instalações e serviços que respondam às necessidades dos passageiros idosos ou deficientes;

b) Garantir que as autoridades portuárias tomem todas as medidas para que:

i) Seja fornecido aos passageiros e às suas bagagens o acesso fácil e rápido de e para os meios de transporte locais;

ii) Os locais onde a tripulação pode ser eventualmente chamada para diversos controlos sejam facilmente acessíveis e tão próximos quanto possível uns dos outros.

Introduzir como se segue as novas práticas recomendadas 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4 e 3.11.5:

3.11.2 - Prática recomendada. - Deverão ser tomadas medidas que assegurem aos deficientes auditivos e visuais uma fácil compreensão de todas as informações necessárias respeitantes ao transporte e à segurança.

3.11.3 - Prática recomendada. - Os locais reservados no cais principal para idosos e deficientes serem acolhidos ou esperarem deverão situar-se nas proximidades das entradas principais e ser claramente referenciados por sinais apropriados. Os trajectos de acesso deverão estar livres de obstáculos.

3.11.4 - Prática recomendada. - Desde que o acesso aos transportes públicos seja limitado, devem ser feitos todos os esforços para oferecer serviços de transporte acessíveis, a preços razoáveis, adoptando os já existentes ou previstos, ou oferecendo serviços de

transporte especiais aos passageiros que tenham incapacidade motora.

3.11.5 - Prática recomendada. - Deverão estar previstos nos cais e a bordo dos navios instalações apropriadas para permitir o embarque e desembarque, em segurança, dos passageiros idosos ou deficientes.

Emendar como se segue a norma 3.16.7:

3.16.7 - Norma. - De uma maneira geral, os funcionários dos serviços de imigração só deverão sujeitar os passageiros em cruzeiro a um interrogatório pessoal por razões de segurança e para verificação da identidade e admissibilidade.

Emendar como se segue a norma 3.17.1:

3.17.1 - Norma. - Salvo por razões de segurança, um passageiro em trânsito que permaneça no navio em que chegou e parta no mesmo não deverá ser normalmente submetido ao controlo de rotina pelas autoridades públicas.

Introduzir como se segue uma nova secção 5 G:

G - Comissões nacionais da facilitação

5.13 - Prática recomendada. - Cada Governo Contratante deverá, sempre que julgue uma tal medida necessária e apropriada, estabelecer um programa nacional de facilitação do transporte marítimo baseado nas disposições de facilitação do presente anexo e velar para que o objectivo do seu programa nacional de facilitarão seja adoptar todas as medidas práticas possíveis para facilitar o movimento de navios, cargas, tripulações, passageiros, correio e provisões de bordo, eliminando os obstáculos e atrasos inúteis.

5.14 - Prática recomendada. - Cada Governo Contratante deverá criar uma comissão nacional de facilitação do transporte marítimo ou um organismo de coordenação nacional análogo, com vista a encorajar a adopção e implementação de medidas de simplificação entre os diferentes ministérios, instituições e outros organismos que se ocupam ou estão encarregados dos diversos aspectos do tráfego marítimo internacional assim como as autoridades portuárias, armadores e operadores.

Nota. - Quando da criação de uma comissão nacional de facilitação do transporte marítimo ou de um organismo de coordenação nacional

análogo, os Governos Contratantes são convidados a ter em conta as directivas anunciadas na circular FAL.5/Circ.2.