

CONVENÇÃO DE QUIOTO

DIRECTIVAS RELATIVAS AO ANEXO ESPECÍFICO J

Capítulo 1

VIAJANTES

(Versão Junho/2000-Actualizações Março/2006)



ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DAS ALFÂNDEGAS

ÍNDICE

1. Introdução	4
2. Definições	4
3. Âmbito	5
4. Princípios	6
4.1. Aplicação das facilidades aduaneiras.....	6
4.2. Equidade	7
5. Âmbito de aplicação	7
5.1. Serviços aduaneiros designados	7
5.2. Cumprimento das formalidades nos meios de transporte de uso privado	8
5.3. Sistema de duplo circuito	9
5.4. Lista dos viajantes e/ou suas bagagens	8
5.5. Informação prévia relativa aos Viajantes	9
5.6. Declaração verbal	11
5.7. Revistas Pessoais	11
5.8. Bens transportados pelos viajantes que são colocados em armazém ou retidos	11
5.9. Bagagem não acompanhada	12
5.10. Desalfandegamento por uma pessoa autorizada	13
5.11. Tributação forfetária	14
5.12. Cartões de crédito ou cheques bancários	14
6. Entrada	15
6.1. Derivados do tabaco, vinho, bebidas espirituosas e perfume	15
6.2. Importação com franquias e valor global.....	15
6.3. Residentes de regresso	16
7. Não residentes	16
7.1. Artigos pessoais dos não residentes	16
7.2. Importação temporária	18
7.3. Documento/segurança Aduaneira	20
7.4. Admissão Temporária – peças de reposição	21
8. Reexportação	21
9. Partida	22
9.1. Viajantes que estão de partida	22
9.2. Exportação de bens comerciais.....	22
9.3. Identificação para reimportação.....	22
9.4. Procedimento de exportação temporária.....	23
9.5. Devolução de depósito em numerário	23
10. Passageiros em trânsito	23
10.1. Vigilância geral	23
11. Informação relacionada com as facilidades aduaneiras aplicáveis aos viajantes	24
11.1. Língua e prestação de informações.....	24

Apêndice I.....	25
Apêndice II	40
Apêndice III	46
Apêndice IV	48

1. Introdução

O aumento significativo das viagens internacionais teve uma forte incidência no trabalho das administrações Aduaneiras, já que os viajantes com os seus bens e meios de transporte que utilizam são sujeitos ao controle aduaneiro durante as suas deslocações.

É do interesse do viajante e das autoridades competentes, facilitar a circulação dos viajantes nos pontos onde deve ser exercido o controlo aduaneiro indispensável, contudo, esse resultado não deve ser alcançado com detrimento de outras tarefas atribuídas às Alfândegas as quais são designadamente encarregadas de proteger os interesses fiscais, económicos e outros interesses essenciais dos países, proibindo a importação e exportação de artigos proibidos e prevenindo outras violações aduaneiras.

O Capítulo 1 do Anexo Específico J enuncia as facilidades mínimas para os viajantes, e neste contexto, convem chamar particular atenção para o Artigo 2 da Convenção que recomenda, na medida do possível, a outorga de maiores facilidades.

O presente Capítulo trata das facilidades aduaneiras aplicáveis a todos os viajantes, independentemente de serem não residentes ou residentes que deixam o país ou que a ele regressam, independentemente do modo de transporte, e dos bens pessoais transportados nas suas bagagens, ou a bordo do meio de transporte. Aplica-se, igualmente, aos seus meios de transporte de uso privado (ver a definição do termo “meio de transporte para uso privado”).

O Capítulo aplica-se também aos trabalhadores das fronteiras, aos membros da tripulação e a outras pessoas que atravessam frequentemente a fronteira. Contudo, este tipo de viajantes podem ser excluídos dos benefícios de certas facilidades.

O Capítulo não abrange o caso das pessoas que estão a transferir as suas residências de um país para o outro.

As presentes Directivas visam ajudar as Administrações Aduaneiras a compreenderem o âmbito das disposições legais no Capítulo.

2. Definições

PT1/E5/F1 “importação temporária”: o regime aduaneiro que permite a entrada no território aduaneiro, com suspensão de direitos e demais imposições de mercadorias importadas para um determinado fim e destinadas a ser reexportadas num determinado prazo, sem que sofram nenhuma modificação ou alteração, salvo a depreciação normal devido ao seu uso;

PT2/E1/F2 “sistema de duplo canal” o sistema de controle aduaneiro simplificado que permite aos viajantes, à sua chegada, declarar as mercadorias escolhendo entre dois tipos de canais. Um, identificado pelos símbolos de cor verde destinado aos viajantes que transportam mercadorias, cuja importação ou exportação não excedam em quantidade ou em valor o limite permitido em franquia e que não sejam nem proibidos nem sujeitos a restrições. O outro, identificado pelos símbolos de cor vermelha destinado aos outros viajantes;

PT3/E3/F3 “bens pessoais”: todos os artigos, novos ou usados, que um viajante possa razoavelmente necessitar para seu uso pessoal no decurso da viagem, tendo em conta todas as circunstâncias dessa viagem, excluindo todas as mercadorias importadas ou exportadas para fins comerciais;

PT4/E2/F4 *“meios de transporte de uso privado” as viaturas e os reboques, barcos e aeronaves, assim como as respectivas peças sobressalentes, acessórios e equipamentos normais, importados ou exportados exclusivamente para uso privado, excluindo todo o transporte de pessoas a título oneroso e o transporte industrial ou comercial de mercadorias, a título oneroso ou não;*

PT5/E4/F5 *“viajante”:*

1) *qualquer pessoa que entra temporariamente no território de um país onde não resida habitualmente (“não residente”) ou que sai do referido território, e;*

2) *qualquer pessoa que sai do território de um país onde resida habitualmente (“residente que deixa o seu país”) ou que regresse ao território do seu país (“residente que regressa ao seu país”).*

Todas as definições dos termos destinados à interpretação dos vários Anexos da Convenção constam no Anexo Geral. A definição dos termos aplicáveis a cada regime ou prática consta no Anexo Específico do Capítulo em causa.

3. Âmbito

As notas seguintes esclarecem, quando necessário, o âmbito de algumas das definições usadas no Capítulo e quando apropriado, os termos utilizados nas definições.

A expressão *“meios de transporte para uso privado”*, conforme definido na Convenção, abrange todos os tipos de veículos terrestres, qualquer que seja o modo de propulsão. Por exemplo, o termo abrange os veículos terrestres movidos por um motor de explosão, eléctrico ou solar, todas as formas de ciclos, nomeadamente os motociclos, bicicletas e triciclos, assim como atrelados rebocados por tais veículos. São também abrangidos pela definição, os veículos denominados *“veículos todo-o-terreno”*, com tracção às quatro rodas e podendo ser utilizados na estrada e noutros tipos de terrenos.

A expressão aplica-se igualmente aos barcos com ou sem motor, assim como às aeronaves com ou sem motor.

Para determinar se o *“meio de transporte”* com as peças sobressalentes, acessórios e equipamentos normais, deve beneficiar das facilidades concedidas pelo presente Capítulo, é preciso saber se são importados ou exportados para uso exclusivo do viajante em causa. Os meios de transporte que transportam pessoas a título oneroso ou que se dedicam ao transporte industrial ou comercial de mercadorias, a título oneroso ou não, não estão abrangidos pelas disposições do presente Capítulo.

O conceito de *“viajante”* definido no Capítulo é bem mais amplo do que a noção tradicional de *“turista”* que é tratado numa série de instrumentos internacionais em vigor relacionados com viagens e turismo. O termo em causa abrange todas as pessoas que viajam de um país para um outro país ou que regressam ao país, independentemente do motivo da viagem. Esta pode ser efectuada por razões turísticas (e outras formas de lazer) profissionais, culturais ou familiares.

O termo *“país”* empregue na definição de *“viajante”* deve ser interpretada como incluindo, sempre que tal se adegue, a certas regiões ou certos grupos de países, por exemplo, a União Europeia, ou um território como Hong Kong.

Qualquer pessoa pode ser considerada como residente normalmente num país, se residir a título principal ou permanente, nesse país. Contudo, o lugar onde uma pessoa normalmente reside é determinado em conformidade com a legislação nacional.

Na definição da expressão “*artigos pessoais*”, a palavra “viagem” designa a deslocação propriamente dita do viajante, e todas as paragens intermédias.

Na definição de “*admissão temporária*” a “*depreciação normal devida ao uso dos bens*” durante a sua permanência no território aduaneiro não impede que os bens sejam considerados como sendo reexportados nesse mesmo estado.

Os bens em admissão temporária podem igualmente ser objecto de operações destinadas a assegurar a sua conservação nesse estado. Assim, uma conservação normal está autorizada para as máquinas e aparelhos em admissão temporária. Sempre que as mercadorias em admissão temporária devam ser objecto de reparações importantes, as Alfândegas podem exigir que sejam primeiro colocadas sob o regime de admissão temporária para aperfeiçoamento activo.

4. Princípios

4.1. Aplicação das facilidades aduaneiras

Norma 1

As facilidades aduaneiras aplicáveis aos viajantes regem-se pelas disposições deste Capítulo e, na medida em que lhes sejam aplicáveis, pelas disposições do Anexo Geral.

A Convenção de Quioto Revista contém um conjunto de disposições fundamentais que revestem um carácter obrigatório. O Anexo Geral reflecte os princípios gerais considerados necessários para harmonizar e simplificar o conjunto de regimes e práticas relevantes que as Alfândegas aplicam no exercício das suas actividades quotidianas.

Como as disposições fundamentais do Anexo Geral são aplicáveis a todos os Anexos Específicos e ao conjunto de Capítulos, elas devem ser aplicadas na íntegra para os Viajantes. Quando no âmbito da aplicação das disposições do presente Capítulo, uma disposição específica não é aplicável, convem não esquecer os princípios gerais de facilitação enunciados no Anexo Geral. As disposições do Capítulo 1 do Anexo Geral relativo aos Princípios Gerais, do Capítulo 3 relativo às formalidades de desalfandegamento e outras formalidades aduaneiras, do Capítulo 6 relativo ao Controle Aduaneiro, do Capítulo 7 relativo à aplicação da Tecnologia de Informação e do Capítulo 9 relativo às Informações e decisões comunicadas pela Alfândega devem ser interpretadas conjuntamente com as disposições do presente Capítulo relativo aos viajantes.

As partes contratantes deveriam particularmente tomar nota da Norma 1.2 do Anexo Geral e garantir que a sua legislação nacional define as condições e formalidades a serem cumpridas relativamente aos viajantes.

Em conformidade com o Artigo 2 da Convenção, as Partes Contratantes são encorajadas a concederem maiores facilidades do que as previstas no presente Capítulo.

4.2. Equidade

Norma 2

As facilidades aduaneiras previstas no presente Capítulo são aplicáveis aos viajantes independentemente da sua nacionalidade.

O objectivo desta Norma é o de evitar qualquer discriminação quanto ao tratamento aduaneiro na base da cidadania ou da nacionalidade. Por outro lado, o tratamento aplicado pelas Alfândegas aos viajantes pode diferir, sendo residentes ou não residentes.

5. Âmbito de aplicação

5.1. Serviços aduaneiros designados

Norma 3

As Alfândegas designarão as estâncias aduaneiras onde serão cumpridas as formalidades aduaneiras relativas aos viajantes. As Alfândegas determinarão a competência e a localização das estâncias aduaneiras e fixarão o seu horário de funcionamento, tendo em conta especialmente, a situação geográfica na importância do tráfego actual dos viajantes.

As estâncias aduaneiras designadas, para nelas serem cumpridas as formalidades relacionadas com os viajantes, poderão estar localizadas na fronteira ou no interior do país (aeroporto ou estação de caminho de ferro, por exemplo).

Acontece que nos casos em que os controlos conjuntos sejam previstos na fronteira comum, as estâncias aduaneiras dos respectivos países estão instaladas no mesmo local, e algumas vezes, no mesmo edifício. Para além dos países que implementam controlos conjuntos, alguns países criaram estâncias aduaneiras justapostas, nos quais um único funcionário actua em nome das duas Administrações aduaneiras. (Ver também as Directivas das Normas Transitórias 3.4 e 3.5 do Anexo Geral)

Um outro método que permite tornar célere o controle aduaneiro dos viajantes consiste em prever um controlo prévio no país de partida.

O termo "controlo prévio" refere-se a um sistema implementado numa série de aeroportos internacionais, que permite aos passageiros, que deixem o território a bordo de um avião para se dirigirem a um certo país, cumprirem todas as formalidades aduaneiras daquele país antes da partida. O desembaraço aduaneiro é efectuado pelos oficiais aduaneiros do país estrangeiro que, na base de um acordo prévio com o país anfitrião, são colocados no aeroporto desse país. Do ponto de vista jurídico, as actividades realizadas e as medidas contra a fraude usadas pelos funcionários aduaneiros estrangeiros no país anfitrião, são rigorosamente baseadas nos poderes acordados com este último.

O objectivo do "controlo prévio" é o de utilizar o tempo de espera antes da partida de uma aeronave de modo a cumprir as formalidades que poderiam atrasar os passageiros aquando da chegada daquela aeronave no destino.

Algumas Administrações prevêm o cumprimento das necessárias formalidades aduaneiras para os viajantes, nos comboios internacionais, *ferries* e barcos de cruzeiro.

Para determinar o horário de funcionamento dos serviços aduaneiros onde as formalidades relacionadas com os viajantes podem ser cumpridas, as Administrações aduaneiras devem ter em conta as necessidades do viajante, assim como, a possibilidade para a administração de oferecer um serviço mais alargado. Os principais serviços onde as formalidades aduaneiras aplicáveis aos viajantes podem ser cumpridas devem estar abertos 24 horas por dia, em função das necessidades do tráfego. Se tal não for considerado necessário, os serviços devem estar abertos às horas em que é esperado que os viajantes cheguem ou partam do país. (ver também as Directivas relativas à Norma 3.1 do Anexo Geral).

As horas necessárias para o cumprimento das formalidades acima mencionadas, não devem estar meramente confinadas aos momentos em que as mercadorias, com carácter comercial sejam desembaraçadas, devendo os serviços permanecerem disponíveis para além dessas horas se o tráfego o exigir. Por exemplo, as horas diárias de abertura para o controle dos viajantes podem incluir um certo número de horas para o tráfego comercial e várias horas antes e/ou depois destas horas.

5.2. Cumprimento das formalidades nos meios de transporte de uso privado

Norma 4

Sob reserva da observação das medidas de controle aduaneiro em vigor, os viajantes que entrarem ou saírem do seu país no seu meio de transporte de uso privado, serão autorizados, tanto à chegada como à saída, a cumprir todas as formalidades aduaneiras necessárias sem terem que, sistematicamente, sair do meio de transporte em que viajam.

Prática recomendada 5

Os viajantes que entrarem ou saírem do país em veículos de uso comercial ou de comboio, deverão ser autorizados a cumprir todas as formalidades aduaneiras necessárias sem terem de, sistematicamente, sair do meio de transporte em que viajam.

Estas disposições devem ser consideradas como uma regra geral, a aplicar como tal. Contudo, esta não deve ser interpretada como que restringindo a possibilidade às Alfândegas de, ocasionalmente, solicitar aos viajantes a deixarem os meios de transporte de uso privado, a bordo do qual se deslocam.

Esta norma e esta prática recomendada são consideradas respeitadas, mesmo nas circunstâncias em que os viajantes que entram ou deixam um país, devem deixar os seus meios de transporte de uso privado, para cumprirem formalidades que não dependem das Alfândegas (migração, quarentena, por exemplo), ou sempre que seja mais prático cumprir tal ou tais formalidades aduaneiras (documento relativo à importação temporária) deixando o meio de transporte de uso privado.

As Directivas relativas à Norma 4 são também válidas para a Prática Recomendada 5. De igual modo, não se considera que esta última não seja aplicada, simplesmente porque os viajantes são obrigados a saírem dos autocarros ou comboios sempre que o terminal seja na fronteira.

5.3. Sistema de duplo circuito

Prática recomendada 6

O sistema aduaneiro de duplo circuito será utilizado para o controle aduaneiro dos viajantes e para o desalfandegamento de mercadorias por eles transportados e, quando necessário, dos seus meios de transporte de uso privado.

O sistema de duplo circuito é um sistema simplificado que permite às Alfândegas melhorarem o fluxo dos viajantes em tráfego internacional à sua chegada, e de fazer face, de maneira eficaz, ao número crescente desses viajantes sem reduzir a eficácia do controle aduaneiro, sem um aumento correspondente no número de efectivos. O sistema de duplo circuito pode ser usado com outros controles, por exemplo, controle das trocas e verificação dos documentos de seguros dos veículos a motor. Contudo, perde eficácia, sempre que a situação exige um controle total de todos os viajantes e, sempre que seja o caso, dos seus veículos.

O sistema de duplo circuito é descrito na “Recomendação da OMA relativa a um procedimento simplificado de controle aduaneiro de viajantes que cheguem pela via aérea, ao abrigo de um sistema de duplo circuito” (8 de junho 1971) e na “Recomendação da OMA relativa a um procedimento simplificado de controle aduaneiro de viajantes que cheguem pela via marítima, ao abrigo de um sistema de duplo circuito” (5 de Junho de 1972). Estas Recomendações estão reproduzidas no Apêndice I.

As Autoridades aduaneiras deveriam esforçar-se por implementar um sistema de duplo circuito em todos os pontos de entrada apropriados, controlados pelas Alfândegas, incluindo aeroportos, portos, estações de caminhos-de-ferro e postos fronteiriços rodoviários. No que diz respeito aos viajantes de comboio, o sistema pode ser instalado nas estações de caminho-de-ferro, sempre que apresente certas vantagens, por comparação com outras formas de controle e, sempre que as condições abaixo estejam asseguradas:

- 1) os cais da estação estejam dispostos de maneira que à chegada, o fluxo de viajantes possa ser canalizado de uma maneira que assegure a eficácia do controle aduaneiro e
- 2) a estação corresponda à primeira paragem do comboio depois da fronteira e constitua também o término.

5.4. Lista dos viajantes e/ou suas bagagens

Prática recomendada 7

Para fins aduaneiros, não será exigida nenhuma lista separada de viajantes ou das bagagens que os acompanham, independentemente do meio de transporte utilizado.

A presente Prática recomendada inspira-se e amplia o âmbito de uma Resolução adoptada pelo Conselho no dia 22 de Maio de 1976, relativa à chegada e partida de viajantes na via aérea.

As “listas separadas” aqui referidas, podem ser consideradas genericamente como manifestos dos viajantes para fins aduaneiros. Tais manifestos são considerados como sendo de valor questionável para as Alfândegas e a preparação e a entrega dos mesmos, implicariam um trabalho injustificado, designadamente para as companhias aéreas e companhias de navegação. Neste sentido, a lista dos passageiros a partir dos registos normais da transportadora deve, desde logo, ser aceite.

Contudo, a presente disposição não impede as Alfândegas de solicitar a informação relacionada com o número de viajantes que se encontrem a bordo de um meio de transporte determinado, à chegada ou à partida.

5.5. Informação prévia relativa aos Viajantes

Prática recomendada 8

As Alfândegas, em colaboração com outros serviços e empresas, deverão procurar utilizar informação prévia sobre os viajantes, normalizadas à escala internacional, de forma a facilitar o controle aduaneiro dos viajantes e o desalfandegamento das mercadorias por eles transportadas.

A noção de informação prévia, relativa aos passageiro (IPP) difere das “listas separadas” referidas na Prática Recomendada 7, na medida em que aquela deve ser obtida facilmente junto das empresas (companhias aéreas, de navegação, etc.). A sua comunicação deve constituir objecto de um acordo mútuo e deve ser útil, tanto às Alfândegas como às empresas. Contudo, a disponibilidade da informação depende da legislação em vigor em matéria de protecção dos dados e da privacidade.

O benefício desta ocorrência é que as Alfândegas podem receber, antes da chegada dos viajantes, informação que irá ajudar a gestão de risco a fim de melhor direccionar o controle aduaneiro. No que respeita aos viajantes, a comunicação da informação em causa apresenta a vantagem de, com base na análise e avaliação aduaneira dessa informação, o risco poder ser determinado antes da chegada ao país. A maior precisão das Alfândegas na selecção de viajantes seria considerar que os viajantes, na sua maioria, apresentam um risco insignificante ou nenhum risco, donde a necessidade de verificações mínimas ou nenhum controle à sua chegada.

Preferencialmente, a informação prévia respeitante aos viajantes deve estar disponível on-line, via ligações informáticas estabelecidas entre as Alfândegas e as empresas do sector em causa. O uso de formatos harmonizados internacionalmente (p.e. passaportes electrónicos, mensagens EDI) deveria permitir minimizar os custos e assegurar um alto grau de fiabilidade a todas as partes interessadas.

Como as informações prévias são úteis igualmente para outras autoridades presentes na fronteira, é recomendável que os poderes públicos adoptem uma abordagem global aquando das negociações com as empresas no que respeita à comunicação dessas informações. Assim, é de toda a utilidade, designadamente para as autoridades responsáveis pela migração, que disponham de informações prévias para conhecer a situação de um ou outro viajante, em matéria de migração antes da sua chegada ou, como é o caso de algumas disposições relativas a informações prévias respeitantes a viajantes, antes que o interessado tenha ou não tenha deixado o outro país. Consequentemente, as autoridades encarregues da migração podem procurar outras vantagens para os viajantes e para as empresas, nomeadamente, reduzindo o número de formalidades e assegurando um controle mais rápido dos viajantes, à sua chegada.

As Partes Contratantes são convidadas a referir-se às Directivas conjuntas CCD/IATA dirigidas às administrações das Alfândegas e aos transportadores aéreos, relacionadas com as

informações prévias respeitantes aos viajantes (junho 1933) para qualquer informação complementar, nomeadamente, no que concerne aos aspectos jurídicos das RPCV.

5.6. Declaração verbal

Prática recomendada 9

Os viajantes deverão ser autorizados a declarar verbalmente as mercadorias que transportam. Contudo, as Alfândegas poderão exigir uma declaração escrita ou por via electrónica quando as mercadorias por eles transportadas forem objecto de uma importação ou exportação de natureza comercial ou excederem, em valor ou quantidade, os limites fixados pela legislação nacional.

A declaração escrita ou electrónica para os bens previstos nesta Prática Recomendada pode ser a exigida, normalmente, para a introdução no consumo ou para uma declaração simplificada. As Alfândegas podem exigir como alternativa, a apresentação de uma factura comercial ou de outro documento comercial.

Esta Prática Recomendada não impede as Alfândegas de exigir uma declaração escrita sempre que tenha razões para crer que uma violação aduaneira tenha sido cometida.

5.7. Revistas Pessoais

Norma 10

A revista pessoal dos viajantes com fins de controle aduaneiro só será efectuada apenas em casos excepcionais e quando existirem fundamentos bastantes para se estar perante um acto de contrabando ou de uma outra infração.

A presente norma visa essencialmente clarificar que as revistas pessoais dos viajantes são efectuadas apenas quando as Alfândegas não possuem outro método razoável para lidar com uma presunção de infracção considerada como grave.

Seguindo uma prática consagrada internacionalmente, as revistas pessoais só devem ser efectuadas por um funcionário do mesmo sexo, da pessoa a ela sujeita. Uma outra condição a verificar-se é que as revistas corporais íntimas, sejam efectuadas por pessoas com formação médica adequada, quer dizer, pessoas com formação médica suficiente para efectuar uma tal revista, sem qualquer risco para a saúde da pessoa que está a ser revista. Em alguns países, tais revistas só podem ser efectuadas por pessoal médico qualificado.

Os tipos e os graus das revistas pessoais efectuadas dependem da razoabilidade do motivo da suspeita. As revistas pessoais podem ser justificadas quando haja um alto nível de suspeita, ao passo que uma simples palpação pode ser suficiente se o nível de suspeita for menor.

5.8. Bens transportados pelos viajantes que são colocadas em armazém ou retidos

Norma 11

Nos seguintes casos, as mercadorias transportadas pelo viajante deverão ser armazenadas ou guardadas, nas condições fixadas pelas Alfândegas, enquanto aguardam o seu desalfandegamento conforme o regime aduaneiro apropriado, a sua reexportação ou qualquer outro destino previsto na legislação nacional:

- a pedido dos viajantes;
- quando as mercadorias em causa não possam ser desalfandegadas imediatamente; ou
- quando as outras disposições deste Capítulo não forem aplicáveis às referidas mercadorias.

As circunstâncias nas quais um viajante tem o direito de solicitar às Alfândegas que as mercadorias sejam armazenadas ou guardadas, até que sejam desembaraçadas no quadro de um regime aduaneiro apropriado, são designadamente as seguintes:

- quando as mercadorias implicam o pagamento de direitos aduaneiros e o viajante não tem condições de o efectuar imediatamente, porque não possui com ele os meios de pagamento suficientes;
- quando o viajante tem de abandonar a área aduaneira para obter elementos de prova sobre a espécie exacta dos bens e/ou o seu valor aduaneiro;
- quando a importação das mercadorias transportadas pelo viajante é objecto de restrições e o viajante tem possibilidade de solicitar a autorização necessária;
- quando a importação das mercadorias transportadas pelo viajante é objecto de restrições ou de proibições e o viajante opta pela sua reexportação, se houver essa possibilidade;
- quando uma declaração escrita das mercadorias é exigida conforme descrito na Prática Recomendada 9 e o viajante precisa de tempo para tomar as medidas necessárias à entrega da declaração das mercadorias.

Convém estabelecer uma distinção entre o depósito das mercadorias a “pedido do viajante” e “quando as mercadorias em questão não podem ser desalfandegadas imediatamente”. Nalguns casos, as circunstâncias para ambas as situações são as mesmas. Contudo, nos exemplos acima mencionados, estão disponíveis diferentes soluções ao viajante, designadamente, o abandono das mercadorias. Portando, o procedimento a ser adoptado depende em última instância da iniciativa do viajante, quer o armazenamento se efectue por motivos de ordem aduaneira ou por conveniência do viajante.

As condições nas quais as mercadorias podem ser armazenadas ou à guarda das Alfândegas, são fixadas pela legislação nacional. Algumas administrações autorizam a colocação das mercadorias em entreposto privado ou aduaneiro, no âmbito de um quadro de um procedimento simplificado. Outras administrações possuem instalações de armazenamento que podem ser usadas pelos viajantes, por um período de tempo muito limitado.

5.9. Bagagem não acompanhada

Norma 12

A bagagem não acompanhada (isto é, a bagagem que chega ou sai do país antes ou depois do viajante) deverá ser desalfandegada de acordo com os procedimentos aplicáveis às bagagens acompanhadas ou segundo outro procedimento aduaneiro simplificado.

O conceito de “bagagem não acompanhada” usado no presente Capítulo é idêntico ao utilizado no Anexo 9 da ICAO sobre Facilitação, onde é definido como designando bagagem

transportada a bordo da mesma aeronave que transporta os passageiros ou tripulação, a que a bagagem pertence ou a bordo de uma outra aeronave.

Contudo, esta disposição estipula que deve ser estabelecida uma distinção entre a bagagem não acompanhada do viajante e a carga normal.

A admissão isenta de direitos aduaneiros e demais imposições de importação aplicáveis às mercadorias, que não sejam artigos pessoais, contidos na bagagem acompanhada, não se aplica necessariamente aos bens contidos na bagagem não acompanhada e, neste caso, pode ser solicitada uma declaração.

Quando uma admissão isenta de direitos aduaneiros e demais imposições de importação é permitida para as mercadorias na bagagem não acompanhada do viajante, as Alfândegas poderão solicitar prova de que a pessoa em questão está, efectivamente, a chegar do estrangeiro.

Certos países exigem ao proprietário das bagagens, a apresentação de uma declaração escrita das bagagens não acompanhadas, que é utilizada no âmbito de um procedimento simplificado para o desembarço das bagagens dessa natureza. Com base nessa declaração e qualquer outra informação relevante disponível, as Alfândegas usam as técnicas de gestão de risco ao decidirem, se examinam ou não, a bagagem não acompanhada. Por último, a entrega é autorizada escrita ou electrónicamente, por uma autoridade competente, à parte responsável pela manutenção da bagagem sob controle das Alfândegas.

A Recomendação do Conselho de Cooperação Aduaneira relacionada com o tratamento aduaneiro das bagagens registadas, transportadas de comboio (5 de Junho de 1962, emendada a 21 de Junho de 1988) contem um exemplo do procedimento aduaneiro simplificado para as bagagens registada, transportadas de comboio. Esta Recomendação consta no Apêndice II.

5.10. Desalfandegamento por uma pessoa autorizada

Norma 13

Qualquer pessoa autorizada poderá proceder ao desalfandegamento da bagagem em nome do viajante.

Como regra geral, tratando-se da bagagem não acompanhada, qualquer pessoa devidamente autorizada deve poder provar às Alfândegas que está habilitada a actuar em nome do dono da bagagem. Em algumas administrações, deve apresentar uma declaração escrita a atestar a autorização para actuar como agente do dono, no desalfandegamento da bagagem. Qualquer pessoa poderá ser assim autorizada, por exemplo, um despachante oficial. Contudo, no caso da bagagem não acompanhada, apenas em virtude de erro do transportador (companhia aérea, companhia marítima ou caminhos-de-ferro, por exemplo) as Alfândegas poderão considerar um empregado ou agente desse transportador, também como “pessoa autorizada”, dispensando a autorização escrita, do dono da bagagem não acompanhada.

A legislação nacional concretiza as responsabilidades atribuídas às pessoas autorizadas no sentido da presente Norma. Na maioria dos casos, é improvável que uma pessoa autorizada seja responsabilizada pelas Alfândegas pelo conteúdo da bagagem não acompanhada. Por consequência, as responsabilidades das pessoas autorizadas são, geralmente, limitadas ao

fornecimento às Alfândegas de toda a informação disponível em relação a bagagem não acompanhada, a abrir qualquer bagagem que as Alfândegas seleccionem para inspecção e a reembalar e fechar a bagagem.

5.11. Tributação forfetária

Prática recomendada 14

Um sistema de taxas forfetárias deverá ser aplicado às mercadorias declaradas para introdução no consumo segundo as facilidades aplicáveis aos viajantes, na condição de que não se trate de uma importação de natureza comercial e o valor ou quantidade total não exceda os limites estipulados pela legislação nacional.

Uma importação é, normalmente, considerada como não sendo de natureza comercial quando é ocasional e constituída, apenas, por mercadorias destinadas a serem utilizadas ou consumidas, a título pessoal, pelo viajante ou sua família, ou a serem oferecidas por ele como presente no país, e cuja natureza ou quantidade não permite concluir que sejam importadas para fins comerciais.

Um sistema de tributação forfetária deveria:

- comportar taxas que abranjam todos os tipos de direitos e demais imposições na importação. (Em alguns países, isto encontra-se especificado nos Capítulos 98 e 99 do Sistema harmonizado de designação e codificação das mercadorias),
- não privar as mercadorias do benefício das facilidades de admissão isenta de direitos aduaneiros que lhe poderia ser aplicado face a outras disposições,
- garantir que os bens possam, se o viajante solicitar, ser tributados com a aplicação das taxas de direitos e demais imposições na importação, normalmente exigíveis. Neste caso, contudo, as Alfândegas poderão solicitar que todas as mercadorias que devem pagar direitos e demais imposições sejam cobrados em conformidade,
- não descartar a possibilidade das Alfândegas determinarem taxas especiais para as mercadorias fortemente taxadas, virem a excluir algumas mercadorias desse sistema.

Uma das soluções possíveis em matéria de tributação forfetária está contida na Recomendação do Conselho respeitante à aplicação de um sistema de tributação forfetária para as mercadorias enviadas em pequenas embalagens para indivíduos privados ou transportados nas bagagens dos viajantes (tributação forfetária) (11 de Junho de 1968). Esta Recomendação consta no Apêndice III.

5.12. Cartões de crédito ou cheques bancários

Prática recomendada 15

Sempre que possível, a utilização de cartões de crédito ou cheques bancários serão aceites como meio de pagamento pelos serviços prestados pelas Alfândegas bem como para o pagamento de direitos e demais imposições.

A aceitação pelas Alfândegas do cartão de crédito ou cheque bancário para pagamento de direitos e taxas é uma real facilidade que reduz, ao mínimo, os casos nos quais as mercadorias devem ser introduzidas em depósito ou guardadas, até que sejam desembaraçadas. (ver Norma 11).

As Alfândegas irão, normalmente, limitar o montante das operações efectuadas através do uso desses cartões ao montante exacto que lhe é devido.

6. Entrada

6.1. Derivados do tabaco, vinho, bebidas espirituosas e perfume

Prática recomendada 16

As quantidades de produtos de tabaco, vinhos, bebidas espirituosas e perfumes, autorizadas a serem importadas pelos viajantes, com franquia de direitos e demais imposições são as seguintes:

- a) *200 cigarros ou 50 charutos, ou 250 gramas de tabaco, ou um sortido destes produtos cujo peso total não exceda 250 gramas;*
- b) *2 litros de vinho ou 1 litro de bebidas espirituosas;*
- c) *¼ litro de água de toilette e 50 gramas de perfume.*

As facilidades dadas para os derivados do tabaco e bebidas alcoólicas podem, contudo, ser restritas a pessoas a partir de uma certa idade e poderão não ser dadas ou ser dadas em quantidades reduzidas apenas, a pessoas que atravessam a fronteira frequentemente ou que tenham estado fora do país por menos de 24 horas.

As quantidades especificadas nesta Prática Recomendada são fornecidas com vista a promover a harmonização à escala internacional. Contudo, a legislação nacional irá especificar, eventualmnte, as quantidades a serem permitidas para a importação isenta de direitos e demais imposições, nos diferentes países, tendo em conta as circunstâncias económicas, sociais e religiosas de cada país.

As facilidades concedidas podem estar sujeitas à condição de que os produtos sejam para o consumo pessoal do viajante ou familiares que o acompanham, ou para serem oferecidos no país, e que sejam transportados na bagagem acompanhada, pessoalmente ou na bagagem de mão.

As pessoas que atravessam a fronteira frequentemente são, por exemplo, pessoas que vivem próximo da fronteira, pessoas que vivem num país mas que trabalham num outro país, motoristas profissionais e membros da tripulação dos transportes internacionais.

6.2. Importação com franquia e valor global

Prática recomendada 17

Para além dos produtos consumíveis autorizados a serem importados dentro dos limites máximos fixados para a franquia de direitos e demais imposições, os viajantes poderão ser autorizados a importar, com franquia de direitos e demais imposições, mercadorias desprovidas de carácter comercial, cujo valor total não exceda os 75 Direitos de Tiragem Especiais (DTE). Este montante poderá, no entanto, ser reduzido quando se tratar de pessoas que não tenham uma determinada idade que atravessem frequentemente a fronteira, ou que se tenham ausentado do país por menos de 24 horas.

As facilidades dadas nesta Prática Recomendada poderão estar sujeitas à condição de que as mercadorias sejam para uso pessoal ou consumo pelo viajante ou familiares que o acompanham, ou sejam para oferecer no país, e que sejam transportados na bagagem acompanhada, pessoalmente ou na bagagem de mão.

Aos não residentes que estão apenas a passar pelo país poderão ser permitidas maiores facilidades, em alguns países, por exemplo, aos viajantes que estão em trânsito com as mercadorias compradas num outro país, poderá ser permitido importar bens de valor global mais alto do que o normalmente permitido aos viajantes.

As pessoas que atravessam a fronteira frequentemente compreendem pessoas que vivem próximo da fronteira, pessoas que vivem num país mas que trabalham num outro país, motoristas profissionais e membros da tripulação dos transportes internacionais.

6.3. Residentes de regresso

Norma 18

Os residentes de regresso ao seu país deverão ser autorizados a reimportar, com franquias de direitos e demais imposições na importação, os seus bens pessoais e os seus meios de transporte de uso privado exportados aquando da sua saída do país e que se encontravam em livre circulação.

O termo "em livre circulação" refere-se às mercadorias que poderão ser tratadas sem restrições aduaneiras. Isto inclui os bens sobre os quais os direitos foram pagos, assim como, os bens produzidos no próprio país.

A presente disposição não se aplica às mercadorias que tenham sofrido uma grande alteração ou reparação enquanto o viajante esteve de viagem fora do país residente.

De modo a garantir que os bens referidos nesta Norma possam gozar da isenção dos direitos e demais imposições, os viajantes devem ser encorajados a fazerem-se acompanhar da prova de compra dos bens ou deverá ser permitido que os viajantes tenham os seus bens identificados ou documentados pelas Alfândegas, antes da exportação.

7. Não residentes

Muitas das disposições seguintes estão relacionadas com as facilidades similares contidas na Convenção Aduaneira sobre admissão temporária (Istambul 26 de Junho de 1990) e na Convenção Aduaneira sobre a importação temporária de veículos rodoviários privados (Nova Iorque, 4 de Junho de 1954).

7.1. Artigos pessoais dos não residentes

Norma 19

As Alfândegas não deverão exigir nenhum documento aduaneiro ou de garantia para a importação temporária dos bens pessoais dos viajantes não residentes, salvo quando:

- o seu valor ou a sua quantidade, excedam os limites estabelecidos pela legislação nacional; ou
- as Alfândegas considerarem que representam um risco para a Receita Pública.

O benefício da importação temporária de artigos pessoais dos não residentes não deve ser concedido sem um documento das Alfândegas ou garantia, quando estão envolvidas mercadorias de alto valor e o risco para a Receita Pública é considerado inaceitável.

As Alfândegas podem recusar a concessão importação temporária para quaisquer bens contidos nos artigos pessoais dos não residentes, que estejam sujeitos a proibições e restrições de importação a menos que as autorizações exigidas ou outros documentos apropriados sejam apresentados.

Norma 20

Para além do vestuário, dos artigos de toilette e de outros artigos de uso pessoal, serão também considerados bens de uso pessoal dos não residentes, os objectos seguintes:

- jóias pessoais;
- câmaras de filmar e máquinas fotográficas acompanhadas de uma quantidade razoável de películas, cassetes e outros acessórios;
- aparelhos portáteis de projecção de slides ou filmes e seus acessórios acompanhados de uma quantidade razoável de slides ou de filmes;
- binóculos;
- instrumentos portáteis de música;
- aparelhos portáteis de reprodução de som, incluindo gravadores de cassetes, leitores de discos compactos e dictafones com cassetes e discos;
- aparelhos portáteis receptores de rádio;
- telefones celulares ou móveis;
- aparelhos receptores de televisão portáteis;
- máquinas de escrever portáteis;
- computadores pessoais portáteis e acessórios;
- máquinas calculadoras portáteis;
- carrinhos de bebés;
- cadeira de rodas para deficientes;
- equipamento desportivo.

A lista especificada nesta Norma deve ser considerada como uma lista mínima do que se entende por artigos pessoais dos não residentes.

De um modo geral, para se determinar se se está na presença de um bem pessoal, é preciso saber se os bens em causa são ou não compatíveis com as circunstâncias pessoais do viajante e o motivo da viagem, e se eles não são importados para fins comerciais ou em quantidades que constituam quantidades comerciais. A definição do termo “artigos pessoais” (i.e. “artigos que um viajante pode razoavelmente adquirir”) deve dar orientação suficiente às Partes Contratantes de modo a determinar, que quantidades de certos bens importados ou exportados pelos viajantes, constituem artigos pessoais.

As Alfândegas podem recusar a admissão de quaisquer bens contidos nos artigos pessoais dos não residentes que estão sujeitos a restrições ou proibições, a menos que as autorizações exigidas ou outros documentos apropriados sejam apresentados (autorização para armas de fogo para fins desportivos, por exemplo).

Não é possível dar-se uma resposta definitiva relativamente aos instrumentos e ao equipamento desportivo abrangidos por esta Norma que poderia do ponto de vista de concepção incluir equipamento para uma ampla variedade de desportos. Os artigos usualmente transportados pelos viajantes, são nomeadamente, tacos de golfe, linhas ou canas de pesca e acessórios, equipamentos de tiro ao arco, armas de fogo desportivas, raquetes e acessórios de ténis, badmington e desportos semelhantes e equipamento para *ski*, incluindo o aquático.

Os outros artigos associados à prática de um desporto podem ser transportados nos reboques atrelados ao meio de transporte principal e podem incluir, por exemplo, botes do tipo lanchas, iates, canoas pneumáticas, barcos à vela e *jet ski*, motociclos e outros veículos a motor para recreio, asa delta, balões a ar quente, planadores e aeronaves ultraleves. Estas mercadorias são geralmente de alto valor e as Alfândegas poderão optar por solicitar um documento aduaneiro ou uma garantia para a sua importação temporária se estas representam um risco inaceitável para a Receita Pública. Os artigos considerados pelas Alfândegas como meios de transporte, no seu verdadeiro sentido (veículos a motor para recreio que podem ser registados para uso terrestre, por exemplo) podem ser excluídos das disposições deste Capítulo.

Aparelhos de diálise portátil e aparelhos médicos similares transportados pelos viajantes para seu próprio uso, devem ser considerados artigos pessoais e devem ser objecto de importação temporária sem serem solicitados quaisquer documentos ou garantia. Estes artigos importados para serem utilizados com aqueles aparelhos, beneficiam igualmente, da isenção de direitos e demais imposições.

7.2. Importação temporária

Norma 21

Sempre que for necessário entregar uma declaração de importação temporária para bens pessoais dos não residentes, o prazo de importação temporária será fixado tendo em conta o período de permanência do viajante no país sem exceder o limite previsto na legislação nacional.

Norma 28

Sempre que seja necessário entregar uma declaração de importação temporária para os meios de transporte de uso privado dos não residentes, o prazo para a importação temporária será fixado tendo em conta o período de permanência do viajante no país, sem exceder, todavia, o limite previsto pela legislação nacional.

Os prazos devem ser fixados para a importação temporária apenas quando há um documento de admissão temporária a ser depositado. No momento de determinar este prazo, dever-se-á ter em conta as necessidades dos não residentes.

Quando um prazo é fixado para todas as declarações para a importação temporária dos artigos pessoais dos não residentes e/ou aos seus meios de transporte, ao invés de um prazo determinado em função de cada caso particular, esta disposição pode ser considerada como uma grande facilidade.

As Alfândegas devem permitir que os bens pessoais sejam reexportados antes da partida do viajante. Os meios de transporte para uso privado poderão ser autorizados a permanecer no território desde que sejam reexportados dentro do tempo previsto para a importação temporária.

Norma 22

A pedido do viajante e por razões consideradas válidas pelas Alfândegas, o prazo de importação temporária dos bens pessoais de um não residente, inicialmente fixado, poderá ser prorrogado, sem exceder, todavia, o limite estabelecido pela legislação nacional.

Norma 29

A pedido da pessoa interessada e por razões consideradas válidas pelas Alfândegas, o prazo de importação temporária dos meios de transporte de uso privado dos não residentes poderá ser prorrogado, sem exceder, todavia, o limite previsto pela legislação nacional.

Existem frequentemente momentos em que um não residente deseja ou precisa prorrogar o seu período de estadia inicial. Isto pode dever-se a exigências do negócio, questões de saúde, força maior que impede a pessoa de cumprir o programa original, ou por questões de viagem e turismo. Quando ao não residente são concedidas facilidades de importação temporária para os artigos pessoais e/ou meios de transporte, e as Alfândegas aceitam as razões para a prorrogação, as Alfândegas têm de prorrogar o período inicial da importação. Este período prorrogado, contudo, permanecerá dentro de limites já prescritos na legislação nacional.

Ao conceder-se esta prorrogação, algumas administrações, certificam-se de que o não residente tenha obtido todas as outras autorizações necessárias para prorrogar a sua estadia.

Norma 23

Os não residentes deverão beneficiar do regime de importação temporária no que respeita aos seus meios de transporte de uso privado.

Geralmente a importação temporária para o meio de transporte para uso privado é dada nas seguintes condições:

- quando o meio de transporte é registado num território que não seja o da importação temporária;
- é registado em nome de uma pessoa estabelecida (pessoa jurídica) ou residente (pessoa física) num território que não seja o da importação temporária; e
- é importado e usado pelas pessoas residentes num território que não seja o da importação temporária.

Estes requisitos ajudam a garantir a reexportação e podem permitir a simplificação das formalidades aduaneiras. Elas servem ainda para distinguir os meios de transporte estrangeiros (que recebem importação temporária) dos nacionais (que estão em livre circulação). Estas condições impedem que os residentes nacionais se furtem ao pagamento dos direitos e demais imposições de importação, ao registarem no exterior os meios de transporte por si comprados. A importação temporária poderá ser também concedida para os animais e veículos automóveis utilizados como meios de transporte pelos não residentes.

Norma 24

O combustível que se encontra nos depósitos normais do meio de transporte de uso privado deverá ser considerado com franquia de direitos e demais imposições na importação.

Uma vez que o combustível ou parte dele será usado enquanto se estiver no território aduaneiro da importação temporária, a Norma 24 prevê o levantamento total dos direitos e demais imposições de importação. Contudo, esta facilidade deve ser concedida apenas ao combustível contido nos depósitos normais dos meios de transporte. Para o combustível contido nos outros depósitos, por exemplo nos depósitos de reserva poderá ser concedida a importação temporária sujeita à reexportação ou sujeita ao pagamento dos direitos e demais imposições de importação.

Entende-se por "depósito normal" um tanque de combustível que é concebido pelo fabricante para todos os meios de transporte do mesmo tipo, que quando testado permite, que o combustível seja usado directamente para propulsionar o meio de transporte. Os depósitos concebidos para o uso directo de outros tipos de combustível e que são ajustados aos meios de transporte serão considerados também depósitos normais.

Norma 25

As facilidades concedidas aos meios de transporte para uso privado serão aplicadas aos meios de transporte pertencentes aos não residentes, independentemente de serem sua propriedade, alugados ou emprestados, que cheguem ao mesmo tempo que o viajante ou que sejam introduzidos antes ou depois da sua chegada.

A Norma 25 exige que as Alfândegas concedam a importação temporária aos meios de transporte para uso privado dos não residentes, independentemente de quem seja dono dos meios de transporte. Neste sentido, os meios de transporte podem ser próprios, alugados, ou emprestados pelo não residente e trazido para o país de importação temporária para nele ser usado. Nenhuma restrição é imposta relativamente ao momento em que o meio de transporte chega ao território. Ele pode, assim, chegar antes ou depois do momento em que o não residente entra no território de importação temporária.

De notar que o uso por um empregado da empresa, do carro da empresa para uma viagem de serviço será considerado uso privado ao invés de uso comercial.

Norma 26

As Alfândegas não deverão exigir nenhum documento aduaneiro ou garantia para a importação temporária dos meios de transporte de uso privado dos não residentes.

Uma vez que a admissão dos meios de transporte dos não residentes para uso privado têm uma duração fixa, a sua eventual exportação do território aduaneiro, normalmente não coloca qualquer risco em termos de Receita Pública. De modo a facilitar o movimento internacional destes meios de transporte a Prática Recomendada 26 encoraja as Alfândegas a admitirem os meios de transporte privados dos não residentes temporariamente, com um mínimo de controle, e sem necessidade de apresentação de qualquer documento aduaneiro ou garantia. Este mesmo princípio de facilitação aparece, também, em outros instrumentos internacionais sobre importação temporária, tais como, a Convenção de Istambul, Anexo C e a Convenção aduaneira sobre a Importação Temporária de veículos terrestres privados, e nos acordos bilaterais e multilaterais.

Embora a maioria destes meios de transporte cheguem através de uma fronteira terrestre, esta Prática Recomendada aplicar-se-à, também, aos meios de transporte que cheguem por via marítima, férrea ou aérea.

7.3. Documento/segurança Aduaneira

Prática recomendada 27

Sempre que for exigido um documento aduaneiro ou de garantia para a importação temporária dos meios de transporte de uso privado dos não residentes, as Alfândegas deverão aceitar as garantias e os documentos internacionais convencionais.

Os exemplos de documentos e garantias internacionais padrão que as Alfândegas devem aceitar incluem os estabelecidos na Convenção Aduaneira sobre a importação temporária (Istambul 26 de Junho de 1990), a Convenção Aduaneira sobre o Carnet ATA para a importação temporária das mercadorias (Bruxelas 6 de Dezembro de 1961), a Convenção Aduaneira de Nova Iorque sobre a importação temporária de veículos terrestres (4 de Junho de 1954) e a Convenção Aduaneira sobre a importação temporária para uso privado de aeronaves e barcos de recreio.

7.4. Admissão Temporária das peças de substituição

Norma 30

Será concedida a importação temporária a todas as peças sobressalentes destinadas à reparação dos meios de transporte de uso privado que se encontrem temporariamente no país.

Esta facilidade de admissão temporária para as peças de substituição dos meios de transporte já admitidos no território aduaneiro, aplica-se apenas às peças directamente necessárias para a substituição, e não às ferramentas necessárias para a reparação dos meios de transporte. Ela não permite também o estabelecimento de stocks de peças de substituição. As peças substituídas têm de ser ou reexportadas ou descartadas de uma forma permitida pelas Alfândegas. (Ver Norma 3.44 do Anexo Geral para as mercadorias trazidas comercialmente sem valor ou destruídos).

Norma 31

As Alfândegas deverão autorizar a reexportação das mercadorias em importação temporária dos não residentes através de uma estância aduaneira diferente da sua importação.

A possibilidade de se reexportar os bens temporariamente admitidos de um não residente através de uma estância aduaneira que não seja aquela pela qual foram importadas, é uma medida concebida para facilitar o viajante assim como a indústria do turismo. Esta facilidade permite ao viajante escolher a rota mais directa e económica para o prosseguimento da sua viagem.

8. Reexportação

Norma 32

As Alfândegas não deverão exigir a reexportação dos meios de transporte de uso privado ou dos bens para uso pessoal dos não residentes que tenham sido seriamente danificados ou destruídos na sequência de um acidente ou por razões de força maior.

A Norma 32 não inclui as perdas ou roubos, uma vez que este Capítulo não consagra as regras relacionadas com o cumprimento das obrigações da importação temporária para os bens seriamente danificados ou destruídos através de acidente ou força maior, as Partes Contratantes devem consultar a Norma 3.44 do Anexo Geral e os seus Princípios. As Partes Contratantes são, também, livres de confiar nas disposições para o cumprimento da importação temporária que estão contidas na sua própria legislação nacional.

9. Partida

9.1. Viajantes que estão de partida

Norma 33

As formalidades aduaneiras aplicáveis aos viajantes que saem do país deverão ser o mais simples possível.

Não é viável eliminar todas as formalidades aduaneiras para os viajantes que estão de partida. Por exemplo, as formalidades aduaneiras podem ser necessárias para se obter isenção ou reembolso dos direitos aduaneiros e impostos internos. As formalidades poderão ser também exigidas para se obter um documento de importação temporária ou para se obter a restituição da garantia, ou em relação à aplicação das proibições ou restrições de exportação ou outras exigências.

Não obstante tais circunstâncias, há várias situações em que será possível reduzir as formalidades, solicitando que os viajantes partam de um ponto aduaneiro designado.

9.2. Exportação de bens comerciais

Norma 34

Os viajantes deverão ser autorizados a reexportar mercadorias para fins comerciais, desde que cumpram as formalidades necessárias e efectuem o pagamento de direitos aduaneiros e demais imposições de exportação eventualmente aplicáveis.

Os bens comerciais que um viajante pode levar comodamente com ele, quando estiver a deixar um país compreendem, por exemplo, amostras comerciais, ou bens de altos valores em pequenos volumes.

Nenhum limite de quantidade ou valor é imposto por esta Norma mas o viajante deve, naturalmente, cumprir todas as outras formalidades previstas na legislação nacional.

9.3. Identificação para reimportação

Norma 35

A pedido de um residente que saia do país, as Alfândegas deverão tomar medidas de identificação relativamente a certos artigos para facilitar a reimportação dos mesmos com isenção de direitos e demais imposições.

As medidas tomadas, habitualmente, a este respeito destinam-se em anotar os dados necessários para se garantir a identificação no momento da reimportação através do registo da descrição dos artigos ou marcas, números (nomeadamente, o modelo e o número de série) ou outras indicações permanentemente afixadas nos artigos ou através da afixação de marcas ou selos aduaneiros de identificação.

A descrição registada pode ser carimbada ou endossada pelas Alfândegas e dada ao viajante para eventual apresentação no ponto verdadeiro de reimportação. Algumas administrações aduaneiras dispõem de formulários especialmente para este fim.

9.4. Procedimento de exportação temporária

Norma 36

Só em casos excepcionais, as Alfândegas deverão exigir um documento de exportação temporária para os bens de uso pessoal e para os meios de transporte de uso privado dos residentes que saem do país.

Esta cláusula refere-se apenas aos documentos aduaneiros e não afecta qualquer exigência para aplicação do procedimento de exportação temporária a coberto de outros tipos de documentos.

9.5. Devolução de depósito em numerário

Prática recomendada 37

Se a garantia for constituída por depósito em dinheiro, o seu reembolso será efectuado pela estância de reexportação ainda que esta seja diferente da estância aduaneira de entrada.

O Capítulo 5 do Anexo Geral estipula que qualquer garantia que tenha sido prestada tem de ser restituída o mais rapidamente possível após o término do procedimento. A restituição da garantia feita em forma de depósito em numerário deve, tanto quanto possível, ser feito através do serviço de saída, ainda que os bens não tenham sido importados através desse serviço.

Esta disposição poderá causar dificuldades de aplicação, particularmente em um território aduaneiro composto por um número significativo de países com a sua própria moeda ou por causa da falta local de numerário. Contudo, a introdução de uma moeda única para a totalidade de certos territórios aduaneiros, o desenvolvimento de transmissão electrónica para os modos modernos de pagamento e outras medidas neste sentido, devem facilitar a aplicação desta Prática Recomendada.

10. Passageiros em trânsito

10.1. Vigilância geral

Norma 38

Aos viajantes em trânsito que não saiam da zona de trânsito, não deverão ser submetidos a controle aduaneiro. Contudo, as Alfândegas poderão exercer uma vigilância geral na zona de trânsito e tomar as medidas necessárias em caso de suspeita de uma infracção aduaneira.

A zona de trânsito referida nesta Norma é uma zona, geralmente nos aeroportos, onde os passageiros que chegam dos voos internacionais e partem novamente para um território estrangeiro, podem permanecer até a partida, sem cumprirem formalidades aduaneiras. Embora a zona de trânsito esteja sob controle das Alfândegas, geralmente não aplicam quaisquer medidas de controle sobre os passageiros que permanecem na zona de trânsito. Contudo, isto não impede as Alfândegas de manterem uma vigilância geral sobre tais passageiros.

11. Informação relacionada com as facilidades aduaneiras aplicáveis aos viajantes

11.1. Língua e prestação de informações

Prática recomendada 39

As informações relativas às facilidades aduaneiras aplicáveis aos viajantes deverão estar disponíveis na língua oficial do país e em qualquer outra língua considerada útil.

As línguas que não são oficiais, julgadas úteis, devem ser determinadas em referência aos dados demográficos particulares dos viajantes ao país concernente.

Recomenda-se que as informações desta natureza sejam colocadas à disposição dos viajantes em todas as estâncias aduaneiras, escritórios de linhas aéreas, marítimas e ferroviárias, agentes de viagem e missões no exterior do país, para que os eventuais viajantes, possam familiarizar-se com a informação antes do início das suas viagens. Tal informação poderá também de forma útil estar disponível nos navios, aeronaves e comboios internacionais. Ao implementar esta Prática Recomendada, especial atenção é prestada à Norma Padronizada 9.3 do Anexo Geral e às suas Directivas.

x

x x

Apêndice I

**RECOMENDAÇÃO DE 8 DE JUNHO DE 1971
DO CONSELHO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA
RELATIVA A UM PROCEDIMENTO SIMPLIFICADO DE CONTROLE ADUANEIRO
DOS VIAJANTES QUE CHEGAM PELA VIA AÉREA,
ATRAVÉS DE UM SISTEMA DE DUPLO CANAL**

O CONSELHO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA,

TENDO EM VISTA a Recomendação Nº B 3 da Sétima Sessão da Divisão de Facilitação da Organização da Aviação Civil Internacional, adoptada pelo Conselho da Organização em Dezembro de 1968, relacionada com o estabelecimento nos aeroportos internacionais do sistema de canal duplo para o rápido desalfandegamento da bagagem que entra;

TENDO EM VISTA a Recomendação Nº 11 adoptada pela Segunda Sessão intermédia da Conferência de Aviação Civil Europeia em Julho de 1969 sobre o sistema de canal duplo ou sistema vermelho/verde;

DESEJANDO contribuir em prol dos esforços para melhorar o fluxo do tráfego de passageiros nos aeroportos internacionais;

CONSIDERANDO que este objectivo pode ser alcançado através da introdução de um procedimento simplificado, baseado no sistema de canal duplo, para o controle pelas Alfândegas dos viajantes e sua bagagem;

CONSIDERANDO que tal sistema pode ser adoptado sem se reduzir a eficácia do controle, e que o mesmo permite às autoridades aduaneiras lidar eficientemente com um número crescente de pessoal aduaneiro;

CONSIDERANDO que a harmonização das características deste sistema, como entre os vários países, é essencial para o seu normal funcionamento;

RECOMENDA que os Membros do Conselho e os Membros da Organização das Nações Unidas ou suas agências especializadas, e as Uniões Aduaneiras ou Económicas, introduzam nos seus principais aeroportos internacionais, em estreita cooperação com os operadores dos aeroportos e outras agências afins, o sistema de canal duplo, abaixo delineado para a passagem dos viajantes e sua bagagem:

1. O sistema permitirá aos viajantes escolher entre dois tipos de canais:
 - a) um (canal verde) para os viajantes que não possuam bens ou que possuam apenas bens que possam ser admitidos isentos de direitos e demais imposições e que não estão sujeitos a proibições e restrições de importação; e
 - b) o outro (canal vermelho) para os outros viajantes.
2. Cada canal será clara e distintamente identificado para que a escolha possa ser facilmente entendida pelos viajantes. A marca distinta básica será:
 - a) Para o canal referido no número 1. a), verde, na forma de um octógono regular, e os dizeres "NADA A DECLARAR" "(RIEN A DECLARER)",("NOTHING TO DECLARE");

- b) Para o canal referido no número 1. b), vermelho, no mesmo formato de um quadrado, e os dizeres “BENS A DECLARAR”, “(MARCHANDISES A DECLARER)”, “GOODS TO DECLARE”).

Além disso, os canais devem ser identificados por uma inscrição incluindo a palavra “ALFÂNDEGA”, “(DOUANE)”, (“CUSTOMS”).

3. Os textos referidos no parágrafo 2 estarão em inglês e/ou francês e em qualquer outra língua ou línguas julgadas úteis para fins aeroportuários.
4. Os viajantes têm de estar suficientemente bem informados para escolherem entre os canais. Para esse efeito é importante que:
 - a) os viajantes estejam informados acerca do funcionamento do sistema e acerca das descrições e quantidades dos bens que podem levar consigo quando usarem o canal verde. Isto poderá ser feito através de cartazes ou painéis colocados no aeroporto ou por meio de folhetos disponíveis ao público no aeroporto ou distribuídos através das agências de turismo, companhias aéreas e outros organismos interessados;
 - b) o itinerário dirigido aos canais esteja claramente sinalizado.
5. Os canais estarão localizados para além da área de entrega da bagagem para que os viajantes tenham todos a sua bagagem consigo aquando da escolha do canal. Além do mais, os canais devem estar de tal forma identificados que o movimento dos viajantes dessa área para as saídas do aeroporto, seja tão directa quanto possível.
6. A distância entre a área de entrega da bagagem e as entradas para os canais, deverão ser suficientes, de modo a permitir aos viajantes decidirem que canal escolher e dirigirem-se para esse canal sem causar congestionamento.
7. No canal verde, os viajantes não estarão sujeitos a qualquer formalidade aduaneira mas as Alfândegas poderão fazer vistorias dirigidas; no canal vermelho os viajantes cumprirão as formalidades exigidas pelas Alfândegas;

DESTACA que o sistema de canal duplo não é necessariamente incompatível com a aplicação de outros controles, por exemplo, controlo das trocas, a menos que os regulamentos relevantes exijam o controle absoluto dos passageiros e sua bagagem;

SOLICITA aos Membros do Conselho e aos membros da Organização das Nações Unidas ou das suas agências especializadas, e das Uniões Aduaneiras ou Económicas que aceitam esta Recomendação, para notificarem o Secretário-Geral:

- a) a sua aceitação e a data em que aplicarão a Recomendação;
- b) os nomes dos aeroportos onde o sistema de canal duplo é aplicado.

O Secretário-Geral irá transmitir esta informação às Administrações Aduaneiras dos Membros do Conselho, ao Secretário-Geral da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e ao Director Geral da Associação dos Transportes Aéreos Internacional (IATA). Ele irá transmitir também às Administrações Aduaneiras dos Membros da Organização das Nações Unidas ou das suas agências especializadas e das Uniões Aduaneiras ou Económicas que aceitaram esta Recomendação.

x

x x

DIRECTIVAS SOBRE O SISTEMA DE CANAL DUPLO NOS AEROPORTOS

PREÂMBULO

As presentes Directivas foram preparadas pelo Comité Técnico Permanente com vista a ajudar as Administrações Aduaneiras dos países membros na implementação do sistema de canal duplo. Neste sentido, antecipamos que estas Directivas afiguram-se de utilidade não apenas para qualquer Membro que esteja actualmente a contemplar a implementação do sistema, mas também para aqueles membros que já operam o sistema mas que desejam identificar e eliminar, na medida do possível, quaisquer problemas que surjam no funcionamento deste sistema.

As Directivas devem ser vistas como conselhos práticos dados, com vista a facilitar a implementação dos princípios incorporados na própria Recomendação e a garantir a aplicação uniforme do sistema.

Elas não são um enquadramento rígido ao qual os Membros têm de se adaptar. A configuração do sistema de canal duplo pode variar de acordo com a estrutura do aeroporto e outras circunstâncias.

Responsabilidade jurídica dos viajantes

A devida implementação do sistema de canal duplo só poderá ser alcançada se a legislação nacional prever que o acto de entrar no canal vermelho ou verde por um viajante proveniente do estrangeiro é considerado como que constituindo uma declaração aduaneira. Neste sentido, se um viajante entra no canal verde, ele está a fazer uma declaração estatutária de que ele não possui quaisquer bens em excesso relativamente ao permitido pela isenção de direitos (*duty free*) e nenhum bem proibido ou sujeito a restrições. Se ele for encontrado na posse de tais bens, ele está sujeito a ser processado, e os bens sujeitos a serem confiscados.

Principais características da concepção de um sistema eficaz de canal duplo:

1. Área de levantamento da bagagem

A área de levantamento da bagagem deve, em que possível, estar separada da área de informações, para que os viajantes que estejam na fase de leitura dos avisos, e a escolherem o seu canal, não sejam interrompidos ou distraídos por pessoas que estejam a recolher a sua bagagem. Isto aplica-se, quer a bagagem seja entregue por carrinho, carrossel, tapete rolante ou seja transportada por carregadores.

2. Área de informações

Localizando-se entre a área de levantamento da bagagem e as entradas para os canais vermelho e verde, a área de informações deve ser suficientemente ampla de modo a permitir aos viajantes deslocarem-se livremente, e permitir-lhes identificar o canal por onde passarem sem provocar congestionamento. Esta área deve ser também equipada para a exibição em destaque de quadros de grande formato, com avisos informativos. Deve ser impossível deixar a área de informações sem passar pelo canal vermelho ou verde.

De modo a dar ao viajante indicações claras e adequadas para poder escolher o canal apropriado, poder-se-á providenciar informação suficiente através de avisos colocados ao longo da rota de chegada, incluindo a entrada aos canais vermelho e verde, e através de folhetos. O conteúdo dos folhetos e avisos deve ter instruções aos viajantes sobre o funcionamento do sistema, incluindo a descrição e as quantidades dos bens livres de impostos, a que os viajantes têm direito quando escolherem o canal verde.

As indicações deverão ser redigidas na ou nas línguas mais correntemente em uso no aeroporto em causa. O uso de pictogramas é também recomendado.

3. Controle aduaneiro da tripulação e sua bagagem

Quando, para fins de desalfandegamento, a tripulação e sua bagagem são considerados como separados dos passageiros, eles devem passar com a sua bagagem, por uma área especialmente identificada como estando-lhe reservada.

4. Entrada nos canais vermelho e verde

A área de informações deve estar separada dos canais vermelho e verde por uma divisória. Isto é necessário por várias razões. Se não houvesse divisória, a totalidade das áreas vermelha e verde estaria exposta e os viajantes teriam tendência a dirigir-se ao balcão mais próximo sem se aperceberem do significado de que se reveste a saída da zona sob controle aduaneiro. É indispensável que a entrada seja e esteja em destaque o máximo possível, e isto só pode ser conseguido se houver uma clara divisão relativamente às entradas, devidamente indicadas. As divisórias devem ser solidamente colocadas de modo a suportar o contacto com pessoas, bagagem, carrinhos de transporte de bagagem, etc. A colocação da divisória à entrada para os canais facilita também a montagem e a exposição de amplos quadros informativos.

A divisória sólida, contudo, acarreta desvantagens. A principal é que os funcionários aduaneiros nos canais não conseguem ver facilmente o que se está a passar na área de informações. Ora esta possibilidade é, normalmente, útil uma vez que permite a selecção de entre uma multidão de pessoas, dos passageiros que parecem estar à espera para passarem pelo canal verde. O procedimento ideal, portanto, é um vidro espelhado como divisória, mas isso aumenta a despesa de instalação de um sistema de auto-selecção. Uma outra possibilidade é colocar funcionários aduaneiros vestidos à civil na área de levantamento de bagagem, para ajudarem a identificar os passageiros para revisão.

As entradas vermelha e verde devem possuir a mesma largura de modo que, no que a acessibilidade diz respeito, não haja diferença entre elas. A largura real das entradas depende da natureza e volume do tráfego, mas a largura de 1,5m é normalmente suficiente com um espaço de 2.4m entre as entradas. Entre as entradas, devem ser montados sinais de direcção a cores, com as setas a apontarem a entrada apropriada.

5. Canal vermelho

O canal vermelho deve ser equipado com caixas para a cobrança de direitos e balcões de revisão tendo em conta a percentagem dos viajantes que chegam e que têm direitos a pagar.

O mobiliário habitual pode ser utilizado para este fim; o número necessário é determinado à luz da frequência das operações de pagamento de direitos no aeroporto em questão. A incidência do pagamento de direitos pode flutuar muito; é necessário garantir dispositivos suficientemente flexíveis de modo a permitir que haja mais pessoal e mais locais de pagamento

de direitos nos canais vermelhos caso haja necessidade. É importante evitar-se o congestionamento no canal vermelho, caso contrário, haverá desincentivo da parte dos passageiros para o escolher. Além do mais, deverão ser providenciadas instalações para privacidade durante a revisão da bagagem.

6. Canal verde

O canal verde deve, sempre que possível, conduzir directamente da entrada à saída. Dois metros e quarenta é normalmente uma largura adequada para os viajantes que transitam a pé transportarem a sua própria bagagem. Os balcões de revisão de bagagem devem, idealmente, estar dispostos em ambos os lados do canal ao longo da sua extensão ou em estilo de espinha. Obviamente, onde o espaço ou o formato do hall da bagagem não permitir balcões de ambos os lados do canal, apenas um lado deverá ser usado. Além disso, deverão ser providenciadas instalações para privacidade durante a revisão da bagagem.

O canal deve ser suficientemente longo de modo a dar aos funcionários aduaneiros uma oportunidade razoável de seleccionar os viajantes para revisão da sua bagagem, se necessário, enquanto passam.

Os locais reservados à revista minuciosa da bagagem dos viajantes, e quando necessário, dos próprios viajantes, bem como os interrogatórios, devem estar atrás dos balcões de verificação, preferivelmente com acesso directo quer ao canal vermelho quer ao verde.

O canal verde e o canal vermelho podem estar separados um do outro por uma única barreira: não há aqui a necessidade de uma divisória. A barreira deve estar disposta de tal maneira que o pessoal aduaneiro se possa mover facilmente entre os canais.

7. Acesso às saídas

Uma vez que os viajantes passaram os controlos não há qualquer razão válida pela qual os viajantes dos canais vermelho e verde não se devam misturar e usar a mesma saída a partir do hall de bagagem.

8. Tipos de instalações

Dois exemplos de projectos que incorporam as características essenciais e desejáveis para um sistema de canal duplo, que são apresentados de seguida.

0

0 0

EXEMPLOS

Sistema 1

Diagrama 1 Plano Geral

Diagrama 2 Plano detalhado para os canais verde/vermelho

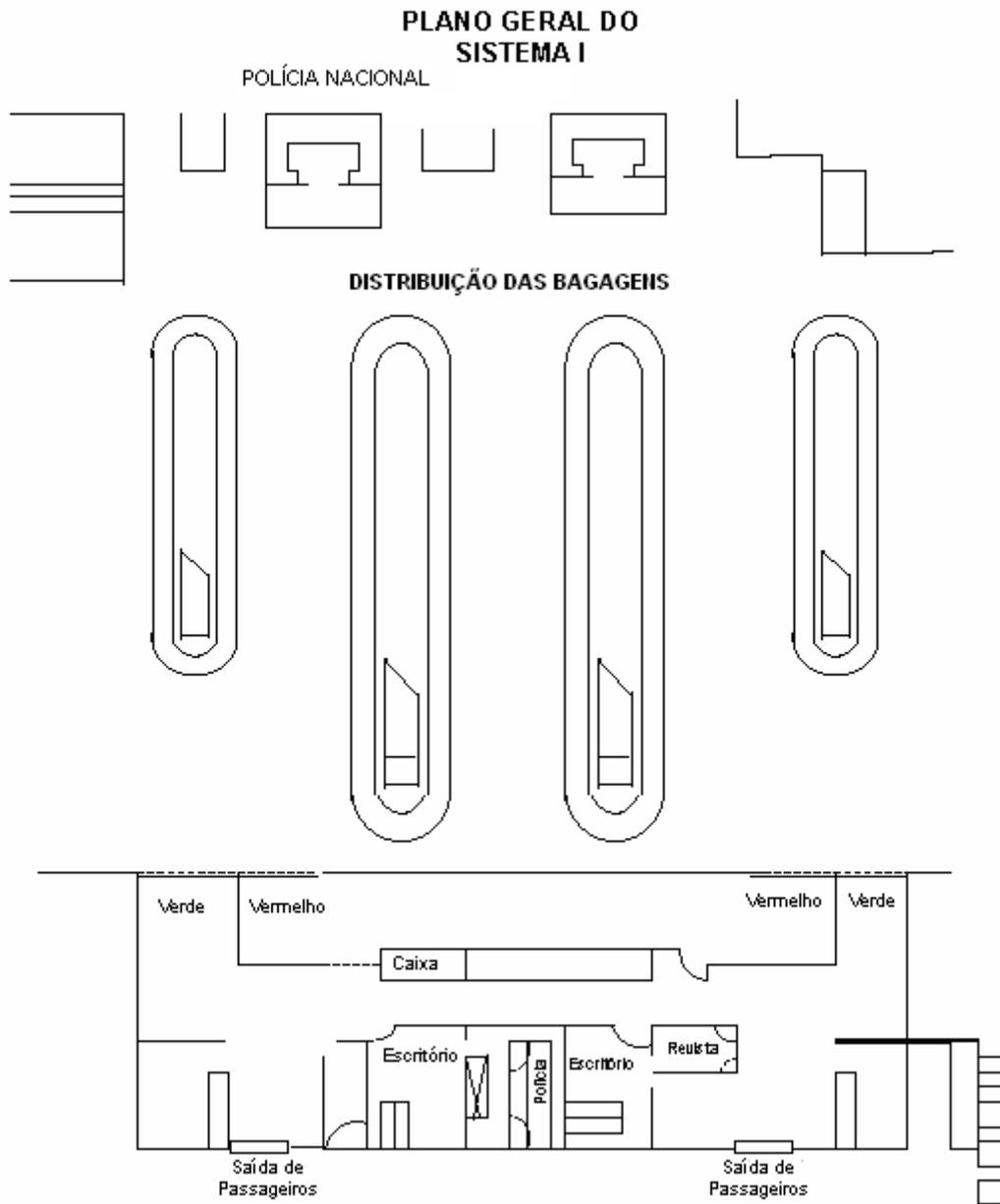
Diagrama 3 Diagrama de uma das duas entradas do canal.

Sistema 2

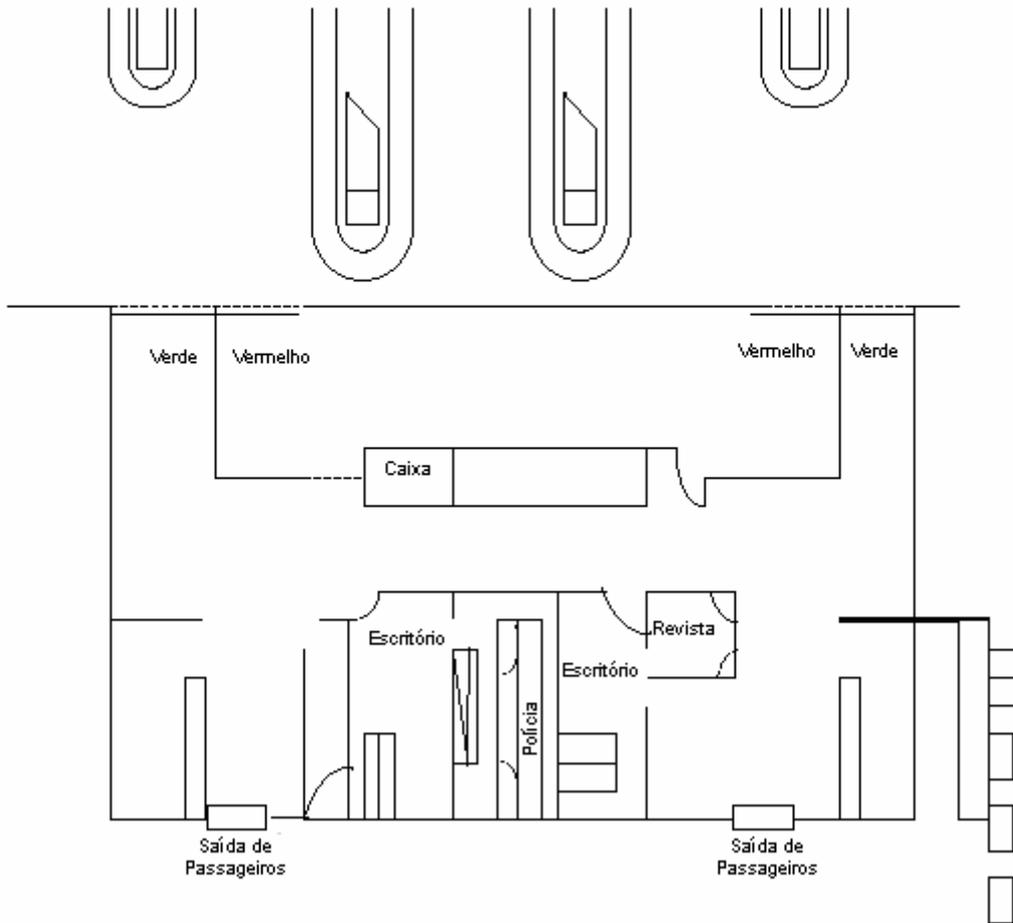
Diagrama 4 Plano Geral

Diagrama 5 Plano detalhado para os canais verde/vermelho

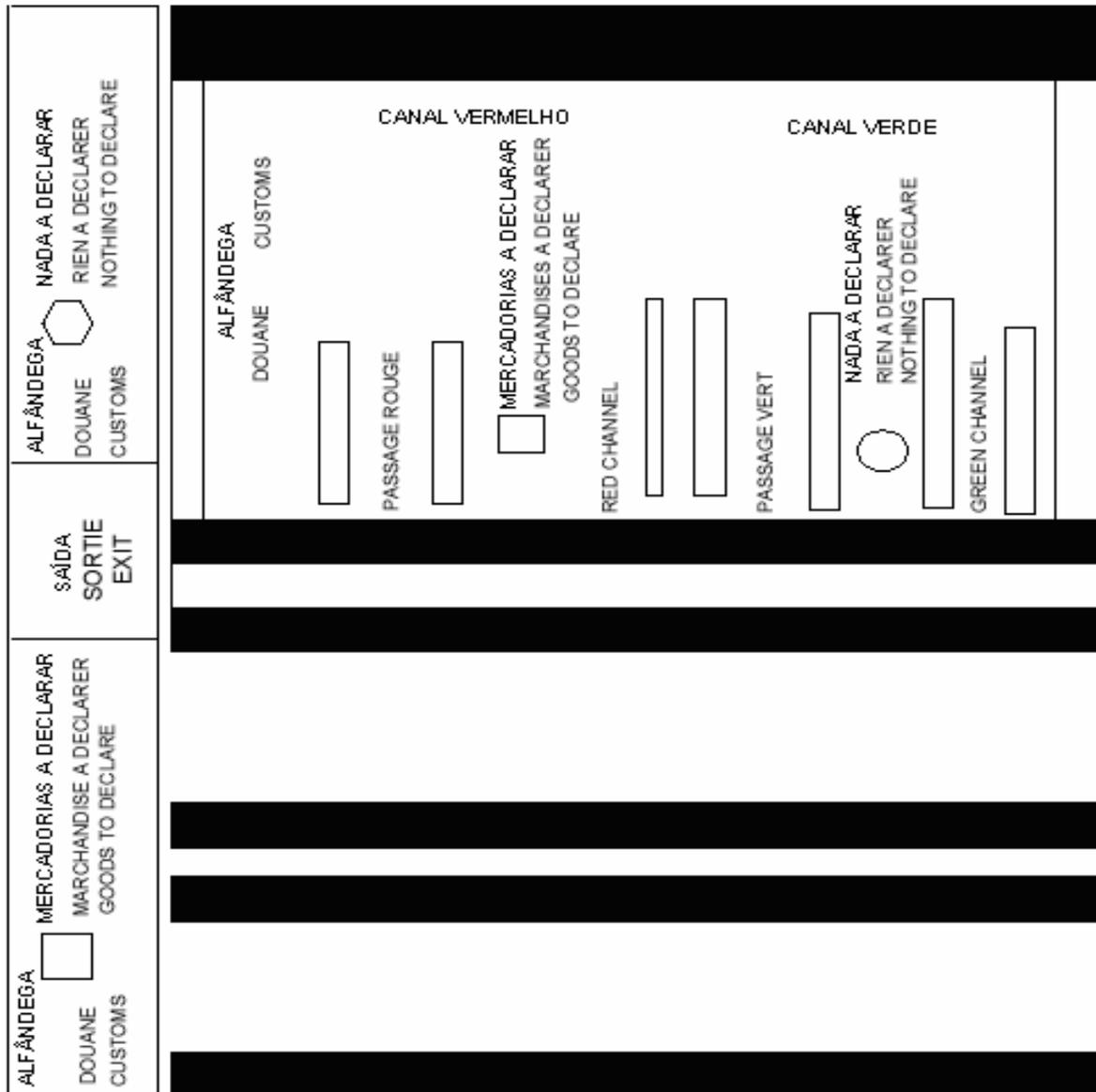
Estes dois sistemas apresentam a vantagem de poderem ser instalados em espaços relativamente reduzidos.

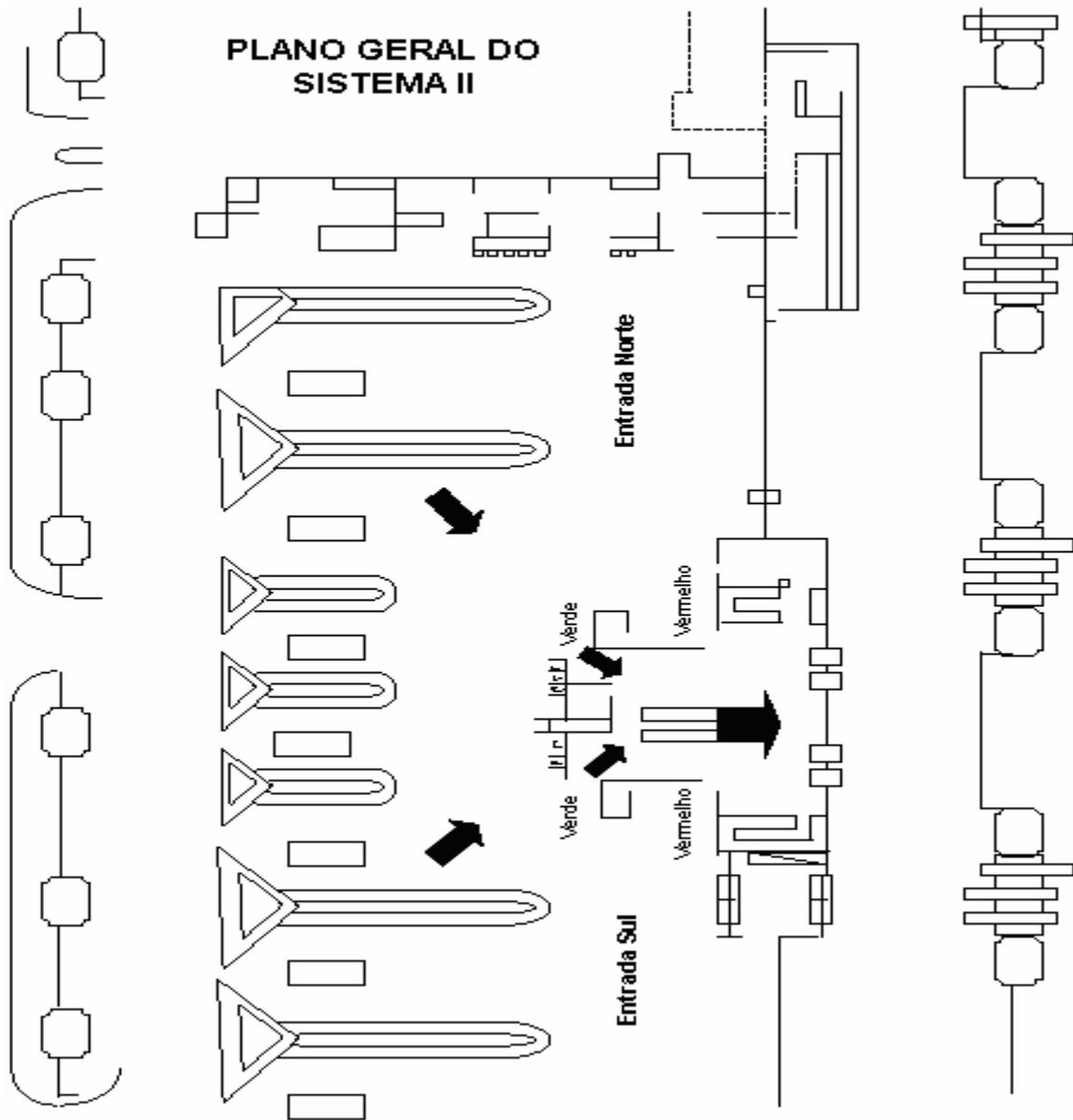


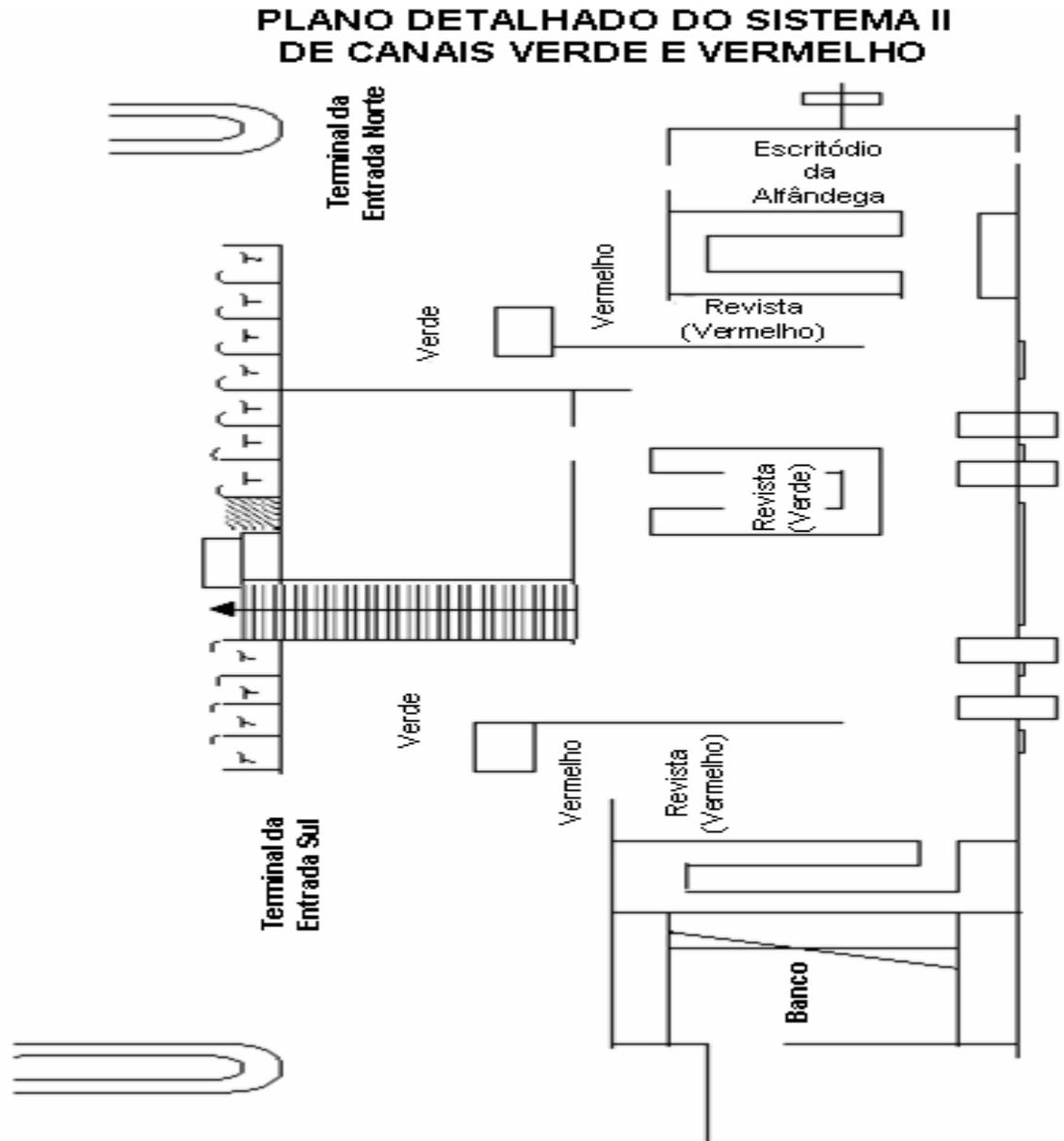
PLANO DETALHADO DO SISTEMA I DE CANAIS VERDE E VERMELHO



**DIAGRAMA DE UMA DAS DUAS ENTRADAS PARA
O SISTEMA I DE CANAIS**







**RECOMENDAÇÃO 5 DE JUNHO DE 1972
DO CONSELHO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA
RELATIVA A UM PROCEDIMENTO SIMPLIFICADO DE CONTROLE ADUANEIRO
DOS VIAJANTES QUE CHEGAM POR VIA MARÍTIMA,
BASEADO NO SISTEMA DE DUPLO CANAL**

O CONSELHO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA,

TENDO EM VISTA a Recomendação de 8 de Junho de 1971 relativa a um procedimento simplificado para o controle aduaneiro dos viajantes que chegam por via aérea, baseado no sistema de duplo canal,

TENDO CONSIDERADO o desejo manifestado pela Organização Consultiva Marítima Inter-Governamental (IMCO), em ver o duplo canal também adoptado para o controle dos passageiros que chegam por via marítima,

DESEJANDO contribuir com esforços para melhorar o fluxo do tráfego de viajantes nos portos internacionais,

CONSIDERANDO que este objectivo pode ser alcançado através da introdução de um procedimento simplificado, baseado no sistema de duplo canal, para o controle aduaneiro dos viajantes, sua bagagem e seus veículos,

CONSIDERANDO que um tal sistema pode ser adoptado – em particular para o controle dos viajantes que fazem viagens marítimas curtas (como aqueles que usam serviços de *ferries* regulares) – sem reduzir a eficácia do controle, e que o mesmo permite às autoridades aduaneiras lidar eficientemente com o número crescente dos viajantes sem o aumento correspondente do número de pessoal,

CONSIDERANDO que a harmonização das características deste sistema, entre os vários países, é essencial para o seu normal funcionamento,

RECOMENDA que os Membros do Conselho e os Membros da Organização das Nações Unidas ou das suas agências especializadas, assim como as Uniões Aduaneiras ou Económicas adoptem, nos portos marítimos internacionais apropriados, em estreita cooperação com as autoridades portuárias, as companhias de navegação, e outros serviços interessados, o sistema de duplo canal abaixo traçado para a passagem dos viajantes, sua bagagem e seus veículos:

1. O sistema permitirá aos viajantes, quer viajem nos seus veículos ou não, escolherem entre dois tipos de canal:
 - a) um (canal verde) para os viajantes que não tenham consigo quaisquer bens, ou tenham apenas bens que podem ser admitidos isentos de direitos e demais imposições, e que não estão sujeitos à proibições ou restrições de importação; e
 - b) o outro (canal vermelho) para os outros viajantes.
2. Cada canal deverá estar clara e distintamente marcado para que a escolha entre si possa ser facilmente entendida pelos viajantes. A marca distintiva básica será:
 - a) para o canal referido no número 1. a), verde, símbolo em forma de um octógono regular, e os dizeres “NADA A DECLARAR”, “(RIEN A DECLARER)”, (“NOTHING TO DECLARE”);
 - b) para o canal referido no número 1. b), vermelho, símbolo em forma de quadrado, e os dizeres “BENS A DECLARAR”, “(MARCHANDISES A DECLARER)”, (“GOODS TO DECLARE”).

Além disso, os canais devem ser identificados por uma inscrição incluindo a palavra “ALFÂNDEGA”, “(DOUANES)”, (“CUSTOMS”).
3. As inscrições referidas no parágrafo 2 estarão em inglês e/ou francês e numa outra língua ou línguas julgadas necessárias.
4. No caso dos viajantes que viajam nos seus veículos, o posicionamento dos veículos em direcção aos dois canais do procedimento de desalfandegamento será facilitado, podendo ser distribuídas ao condutor de cada veículo, vinhetas de cor vermelha e verde apresentando as características mencionadas no parágrafo 2. a) e b), a colocar no pára-brisas do veículo,
 - a) vinheta verde se o veículo e quaisquer bens nele contidos, incluindo bens que pertençam aos viajantes ou por si transportados, que podem ser admitidos sem formalidades aduaneiras e que não estão sujeitos às proibições e restrições na importação; e
 - b) a vinheta vermelha em todos os outros casos.
5. Os viajantes têm de estar suficientemente bem informados para escolherem entre os canais e no caso concreto, entre as vinhetas vermelha e verde. Para este propósito é importante:
 - a) que os viajantes estejam informados acerca do funcionamento do sistema e acerca da descrição e quantidades dos bens que possam ter em sua posse quando estiverem a usar o canal verde. Isto poderá ser feito através de posters ou painéis afixados nas instalações portuárias, ou por meio de folhetos postos à disposição do público no porto

de embarque a bordo do navio, ou distribuídos através das agências de turismo, companhias marítimas e outros organismos interessados;

- b) que, onde as vinhetas vermelha e verde referidas no parágrafo 4 estiverem para ser usadas, o motorista de cada veículo as receba, antes da chegada ao porto de destino;
 - c) que o itinerário que conduz aos canais esteja claramente indicado.
6. Os canais localizar-se-ão para além de qualquer área de entrega de bagagem, de modo a que os passageiros tenham toda a sua bagagem consigo na altura da escolha do canal apropriado. Além disso, os canais ficarão situados numa posição tal que o fluxo de viajantes para as saídas a partir do porto seja tão directo quanto possível.
7. A distância entre os navios, ou a área de entrega de bagagem, e as entradas para os canais serão suficientes para permitir aos viajantes decidirem que canal escolher e irem para o canal sem causarem congestionamento.
8. No canal verde, os passageiros não estarão sujeitos a quaisquer formalidades aduaneiras, mas as Alfândegas poderão fazer fiscalização inopinada; no canal vermelho os passageiros cumprirão todas as formalidades exigidas pelas Alfândegas.

REALÇA que um sistema envolvendo o uso de uma única via, mas que preveja que os veículos que ostentam a vinheta vermelha, ou os seleccionados para verificação inopinada, são encaminhados para uma área de estacionamento determinada, pode ser considerado como que satisfazendo as exigências do sistema de duplo canal.

REALÇA que o sistema de duplo canal não é necessariamente incompatível com a aplicação de outros controles, controlo de carga, controlo das trocas, controle dos certificados internacionais de seguros designadamente para veículos, a menos que a regulamentação não exija a verificação completa de todos os viajantes e sua bagagem ou veículos;

SOLICITA aos Membros do Conselho e aos Membros da Organização das Nações Unidas ou suas Agências Especializadas, e às Uniões Aduaneiras ou Económicas que aceitem a presente Recomendação para notificação ao Secretário-Geral:

- a) a sua aceitação e a data a partir da qual aplicarão a Recomendação;
- b) os portos marítimos onde o sistema de canal duplo é aplicado, e os tipos de tráfego marítimo aos quais é aplicado nesses portos.

O Secretário-Geral transmitirá esta informação às Administrações Aduaneiras dos Membros e ao Secretário-Geral da Organização intergovernamental Consultiva para a Navegação Marítima (OCMI). Ele transmiti-las-à também às Administrações Aduaneiras dos Membros da Organização das Nações Unidas ou suas Agências Especializadas, e às Uniões Aduaneiras ou Económicas que aceitaram a presente Recomendação.

x

x x

Apêndice II

**RECOMENDAÇÃO DE 5 JUNHO DE 1962 DO CONSELHO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA
RELACIONADA COM O TRATAMENTO ADUANEIRO
DA BAGAGEM REGISTADA TRANSPORTADA POR VIA FÉRREA
(emendada a 21 de JUNHO DE 1988)**

O CONSELHO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA,

CONSIDERANDO que os esforços empreendidos pelas autoridades ferroviárias para garantir eficiência no transporte internacional da bagagem registada merecem ser apoiados,

DESEJANDO, para este fim, facilitar o tratamento expedito dessa bagagem através da simplificação das formalidades aduaneiras,

CONSIDERANDO que, na medida do possível, não deve ser exigido aos viajantes que se apresentem em pessoa às autoridades aduaneiras dos países de partida e destino para o desalfandegamento da sua bagagem registada, que se lhes deve oferecer a possibilidade de poderem levantar a sua bagagem imediatamente à chegada ao seu destino,

RECOMENDA que os Membros do Conselho e os Membros da Organização das Nações Unidas ou suas Agências Especializadas, e as Uniões Aduaneiras ou Económicas apliquem as seguintes disposições relativamente à bagagem registada:

1. No momento do registo da sua bagagem pelas autoridades ferroviárias, os passageiros terão a possibilidade de fazerem uma declaração no formulário anexado, de modo a acelerar as formalidades aduaneiras;
2. O formulário será impresso ou no verso da nota do carregamento feita pelas autoridades aduaneiras, ou numa folha separada a ser colada à nota de carregamento; ele será impresso na língua (ou uma das línguas oficiais) do país de partida, mas ao passageiro será dada a oportunidade de obter uma tradução numa outra língua;
3. A declaração será apresentada pelas autoridades ferroviárias às autoridades aduaneiras dos países de partida e destino, onde for exigido;
4. A declaração por escrito será tida como em substituição, e terá o mesmo efeito que a declaração normalmente exigida aos viajantes;
5. As autoridades aduaneiras irão, conforme julgarem possível, isentar o exame dos conteúdos da bagagem coberta por uma declaração aduaneira;
6. Onde as autoridades aduaneiras isentarem o exame do conteúdo da bagagem, ela será entregue imediatamente às autoridades ferroviárias para o seu envio ao destino;

7. As autoridades aduaneiras são livres de adoptar quaisquer medidas de controle que julguem necessárias de modo a prevenir abusos;

NÃO OBSTANTE as disposições do parágrafo 1 acima, o formulário de declaração pode ser adaptado onde apropriado, por acordo entre as Administrações Aduaneiras,

O CONSELHO solicita aos Membros do Conselho e aos Membros da Organização das Nações Unidas ou suas Agências Especializadas, e às Uniões Aduaneiras ou Económicas que aceitem esta Recomendação, de notificar o Secretário-Geral do Conselho, acerca da data em que começarão a aplicar a Recomendação, e das condições da sua aplicação. O Secretário-Geral irá transmitir esta informação às Administrações Aduaneiras de todos os Membros do Conselho. Ele irá transmiti-la, também, às Administrações Aduaneiras dos Membros da Organização das Nações Unidas ou suas Agências Especializadas, e às Uniões Aduaneiras ou Económicas que aceitaram esta Recomendação. Ele irá transmiti-la ainda às Uniões dos Caminhos-de-Ferro Internacionais.

x

x x

Anexo

Declaração aduaneira para bagagens registadas

1. EU DECLARO
 - a) Que a bagagem abaixo referida contém apenas artigos de uso pessoal, normalmente usados quando se viaja, tais como vestuário, artigos caseiros, artigos de toalhete, livros e equipamento desportivo, e que estes artigos não estão a ser importados para fins comerciais;
 - b) Que a bagagem não contém:
 - alimentos, tabaco, bebidas alcoólicas, anetol, armas de fogo, pistolas, munições, explosivos, drogas, animais vivos, plantas, rádios transmissores, ou transmissores receptores, dinheiro, espécies e derivados de espécies protegidas pela Convenção de Washington de 3 de Março de 1973 sobre o comércio internacional de espécie da fauna e flora em perigo de extinção; artigos proibidos pela lei do país de destino sobre a protecção da moral pública ou boas maneiras;
 - bens destinados para distribuição gratuita ou para fins profissionais ou comerciais;
 - bens por mim comprados ou recebidos fora do território aduaneiro do meu país e ainda não declarados às autoridades aduaneiras do meu país de residência normal (esta restrição aplica-se apenas aquando do regresso ao país de residência normal).
2. EU AUTORIZO por este meio, as autoridades ferroviárias a efectuarem as formalidades aduaneiras.
3. EU RECONHEÇO que a prestação de falsas declarações é passível de acusação e confisco dos meus bens.

Convenção de Quioto – Anexo Específico J – Capítulo 1
Directivas relativas aos viajantes

País de destino		Local de destino	
Número de artigos		Número de pessoas que acompanham o passageiro	
EM LETRA DE IMPRENSA			
NOME	OUTROS NOMES		
Residência habitual: Rua Nº			
Cidade País			
	Nota de Consignação Nº		Assinatura do passageiro:

**DECLARAÇÃO ADUANEIRA
PARA BAGAGENS REGISTRADAS**

Aviso aos passageiros

1. A declaração para bagagem registada feita pelos viajantes no formulário da “declaração aduaneira” verde, na medida do possível, evita de terem de apresentar-se pessoalmente às autoridades aduaneiras nos países de partida e destino para desalfandegarem a sua bagagem registada, permitindo-lhes deste modo recolherem a sua bagagem logo que cheguem ao seu destino.
2. Esta declaração tem de ser devidamente preenchida e assinada pelos viajantes e submetida às autoridades ferroviárias no momento do registo da bagagem. Ela possui a mesma força e efeitos legais que a declaração normalmente exigida aos viajantes.
3. Não obstante a utilização desta declaração, as autoridades aduaneiras têm o direito de adoptar, como e quando necessário, quaisquer medidas de controle que considerem necessárias para evitar abusos.
4. Antes de assinar a “Declaração aduaneira”, os viajantes têm de se certificar de que o conteúdo da sua bagagem está conforme à declaração. Neste sentido, dever-se-á ter em conta o seguinte:
 - a) Anetol: este produto está proibido, unicamente para as bagagens registadas enviadas com destino a uma estação em França.
 - b) Artigos proibidos ao abrigo da legislação sobre moral pública e boas maneiras: tais artigos são proibidos ao abrigo das leis de certos países, em particular o Reino Unido. É, portanto, aconselhável aos viajantes, se eles não tiverem informação detalhada relacionada com a legislação do país de destino, não assinarem a declaração se a sua bagagem registada contém artigos deste tipo.
 - c) Espécies e produtos obtidos das espécies protegidas ao abrigo da Convenção de Washington de 3 de Março de 1973: A Convenção de Washington foi concebida para proteger um maior número de plantas e animais em extinção e, para este fim, contém regras sobre a importação e exportação das espécies em perigo. A Convenção aplica-se quer às empresas como a pessoas singulares, independentemente de se dedicarem ao comércio ou não, que transportem tais espécies de um país para o outro ou, simplesmente, que os detenham na sua posse.

De acordo com o nível de protecção exigido, o comércio e o movimento de tais espécies são, ou totalmente proibidos ou sujeitos a autorização.

Para além dos animais vivos e plantas, as proibições e restrições prescritas na Convenção aplicam-se a:

- animais mortos, tais como animais embalsamados, naturais ou preservados;

Convenção de Quioto – Anexo Específico J – Capítulo 1
Directivas relativas aos viajantes

- partes de animais, tais como pelos, peles, marfim, carapaça de tartaruga, chifres, osso de baleia, penas de aves, etc;

- aos produtos obtidos a partir de animais, tais como roupas feitas com pelos, objectos (ex. bolsas, calçados, braceletes feitas com pele de répteis, ornamentos ou acessórios de marfim, chifres, casca, etc; mesmo que tais produtos sejam para seu uso próprio e sejam transportados na bagagem de mão ou como bagagem registada.

Poderá ser obtida informação detalhada sobre esta Convenção e sua implementação em casos específicos, quer nos departamentos governamentais (normalmente o Ministério da Agricultura ou o Ministério do Ambiente) ou nas organizações para conservação da natureza (o WWF, por exemplo).

Uma vez que o âmbito da Convenção de Washington é muito abrangente, os viajantes são encorajados a consultarem tais departamentos e organizações do governo, de forma a evitar o risco dos artigos abrangidos pela Convenção serem apreendidos ou mesmo confiscados pelas autoridades responsáveis.

x

x x

Apêndice III

RECOMENDAÇÃO DE 11 DE JUNHO DE 1968 DO CONSELHO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA

RELACIONADA COM A APLICAÇÃO

DE UM SISTEMA DE TAXA FIXA

ÀS MERCADORIAS CONTIDAS EM PEQUENOS CARREGAMENTOS

PARA PESSOAS SINGULARES OU

TRANSPORTADOS NA BAGAGEM DOS VIAJANTES

(APLICAÇÃO DE TAXA FIXA)

O CONSELHO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA,

CONSIDERANDO que a liquidação de direitos e taxas na importação de que podem ser passíveis as mercadorias contidas em pequenas remessas dirigidas a particulares ou nas bagagens dos viajantes é uma fonte de problemas para os Serviços Aduaneiros dos Estados Membros, à luz da quantidade e da diversidade de tais importações, da necessidade de resolvê-los de forma expedita e da vasta gama dos produtos importados, normalmente em quantidades limitadas,

CONSIDERANDO que, em geral, a aplicação de um sistema de taxa fixa pode simplificar e acelerar o desalfandegamento de tais bens e, dependendo de certas condições, salvaguardar as receitas e os interesses económicos dos Estados Membros,

TENDO EM CONSIDERAÇÃO a experiência adquirida pelos Estados membros que aplicam um tal sistema, e que a Resolução (66)43 do Comité de Ministros do Conselho Europeu endereçada ao Conselho de Cooperação Aduaneira sobre este assunto,

RECOMENDA aos Membros do Conselho e os Membros da Organização das Nações Unidas ou suas agências especializadas, e Uniões Aduaneiras ou Económicas, que devem:

1. aplicar um sistema de taxa fixa aos bens enviados em pequenos carregamentos para pessoas singulares ou transportados na bagagem dos viajantes, desde que tais importações sejam de natureza não comercial e o valor total da importação não exceda um montante que, na medida do possível, e tendo em conta as circunstâncias económicas nacionais não seja inferior a 60 dólares americanos;
2. determinar a taxa fixa de modo a abranger todos os tipos de direitos e demais imposições de importação cobráveis;
3. garantir que as formalidades relacionadas com a avaliação da taxa fixa sejam tão simples quanto possível;

DESTACA-SE:

1. que sempre que vários carregamentos sejam enviados ao mesmo tempo pelo mesmo despachante ao mesmo destinatário, o valor total da importação será tomado como sendo o valor total de todos esses carregamentos;
2. que a aplicação de um sistema de taxa fixa não impedirá os bens de beneficiarem da admissão de isenção de direitos ao abrigo de outras disposições, se todas as condições estipuladas por essas disposições forem cumpridas;
3. que um sistema de taxa fixa pode incluir uma disposição para o destinatário ou viajante reclamar que os bens sejam cobrados com as taxas apropriadas dos direitos e demais imposições de importação, desde que todos os bens sujeitos a pagamento de direitos e demais imposições sejam assim cobrados;
4. que, não obstante os termos desta Recomendação, os Membros são livres de excluir certas mercadorias do benefício das facilidades aí previstas,

REALÇA que a presente Recomendação não impede a aplicação de maiores facilidades que certos Membros concedem, ou possam conceder no futuro, através de disposições unilaterais ou por virtude de acordos bilaterais ou multilaterais;

SOLICITA aos Membros do Conselho e aos Membros da Organização das Nações Unidas ou suas agências especializadas, e Uniões Aduaneiras ou Económicas que aceitem esta Recomendação de notificarem o Secretário-Geral do Conselho sobre a data em que aplicarão a Recomendação, e das condições da sua aplicação. O Secretário-Geral transmitirá esta informação às Administrações Aduaneiras de todos os Membros do Conselho. Ele transmitirá, também, às Administrações Aduaneiras dos membros das Nações Unidas ou suas agências especializadas, e às Uniões Aduaneiras ou Económicas que aceitarem esta Recomendação.

x

x x

Apêndice IV

Métodos de Aplicação

AUSTRÁLIA

INFORMAÇÃO PRÉVIA RELATIVA AOS VIAJANTES

• Informação prévia relativa ao Viajante (IPRV)

Os meios implementados pelas Alfândegas Australianas para o controle dos viajantes no tráfego aéreo são baseados na utilização da Informação prévia relativa ao viajante (IPRV), os quais visam acelerar os procedimentos aduaneiros e relativos à imigração aplicáveis aos viajantes e a melhorar os controlos exercidos nas fronteiras.

Para recolher essa informação, a Austrália utiliza de preferência o sistema de tratamento prévio dos viajantes implementado a partir da plataforma do sistema electrónico de autorização dos viajantes (EAV)

• Tratamento Prévio do Viajante (TPV)

O sistema é concebido para fornecer o nível de facilitação desejado pelas companhias aéreas, tanto no on-shore como no off-shore, e providenciar um TPV de grande integridade às Alfândegas e à Imigração.

O sistema de TPV é parte contínua do processo de check-in, que permite a recolha dos dados do viajante no ponto de embarque, e transmissão dos dados às agências fronteiriças da Austrália, antes da chegada do voo. (O documento em anexo faz uma breve resenha da funcionalidade, funcionamento e objectivos do sistema TPV).

Um Memorando de Entendimento (MdE) formaliza o acordo entre o Governo da Austrália e as transportadoras que usam o sistema TPV.

O sistema TPV permite às transportadoras confirmarem que os demais imposições têm a autorização para entrar na Austrália, antes de embarcarem. Isto, por sua vez, reduz o número de viajantes indevidamente documentados, e as subseqüentes multas aplicadas. Os viajantes são, deste modo, beneficiados com uma linha de saída rápida à chegada.

A recepção pelas Agências Fronteiriças Australianas da IPV melhora o controle fronteiriço e permite um tratamento mais eficaz e eficiente dos viajantes à chegada.

A IPV e a linha rápida de saída são actualmente fornecidas aos viajantes da Qantas Airways, Ansett, Singapore airlines e Air New Zealand. O Departamento de Migração e o Serviço das Alfândegas da Austrália, formaram uma parceria de gestão estratégica para venderem vigorosamente o Sistema IPV a todas as companhias aéreas.

Um modelo IPV foi desenvolvido para a indústria de navios de cruzeiro de modo a digitalizar a recolha, processamento e transmissão dos dados dos viajantes marítimos. Em consequência, o nível das multas contraídas pelas companhias marítimas pelo transporte de viajantes que não possuem os documentados necessários reduziu significativamente.

Administração das Alfândegas Australianas

Tratamento Prévio dos Viajantes (TPV)

O Sistema

O TPV é um sistema que integra o SAVE e permite às companhias aéreas enviarem a IPV (a OACI definiu um conjunto de dados pessoais do viajante e informação do voo) que pode ser utilizada pelas companhias aéreas) às agências fronteiriças que usam a rede de comunicações SITA.

A informação é usada para efectuar um controle prévio dos viajantes, o que permite uma redução subsequente do tempo gasto para controle dos passageiros à chegada.

Custos

O financiamento do TPV é baseado numa estrutura de preço tendo em conta o CPS, que é remunerado por cada operação efectuada.

Funcionamento do sistema

- No check-in, o pessoal da companhia aérea coloca a nacionalidade dos passageiros, o número do passaporte e as quatro primeiras letras do seu nome de família (o mesmo que o actual registo TIETAC).
- Estes dados são enviados via rede SITA para um sistema da central que verifica se o viajante está inserido na base de dados e possui quaisquer vistos ou SAVE necessários. Em 2-4 segundos o sistema informa a companhia aérea se o viajante está ou não em condições de embarcar. Se o viajante não está em condições, o sistema indicará a medida apropriada a tomar.
- Esta actividade substitui a necessidade de verificar fisicamente o passaporte do viajante para ver os vistos, e elimina qualquer multa que a companhia aérea possa contrair por transportar viajantes mal documentados.
- Em alguns casos, o cartão de chegada do viajante incluirá os dizeres EXPRESS LANE (linha rápida) ao passo que noutros, todo o voo será EXPRESS LANE.
- Aquando da chegada à Austrália, o viajante será levado para as linhas de processamento apropriadas, através de painéis que indicam o corredor a tomar. Os viajantes nos voos com EXPRESS LANE consomem metade do tempo relativamente aos dos voos que não usam o TPV.

Concepção do Sistema

O sistema TPV foi concebido como uma extensão do sistema EAV

. Consultas às companhias aéreas garantiram um impacto mínimo no *check-in* e um desenvolvimento mínimo do sistema informático.

O procedimento do *check-in* é basicamente idêntico ao do ETAC. O principal benefício desta abordagem, é que as companhias aéreas que usam o SAVE têm acesso imediato ao sistema TPV normal.

O sistema TPV tratará registos de até cinco viajantes de cada vez, desde que todos os viajantes sejam singularmente identificados. O sistema dá alguma flexibilidade para as companhias aéreas que queiram moldar a sua interface para satisfazer as necessidades do seu próprio mercado.

Há duas opções dentro do TPV:

O TPV PADRÃO usa a infra-estrutura idêntica do sistema EAV.

Não há qualquer desenvolvimento exigido às companhias aéreas que implementaram o sistema padrão EAV.

Esta solução apresenta vistorias feitas pelo Sistema TPV, para permitir que o pessoal do *check-in* faça o processamento do viajante. Há um registo simples que permite a companhia aérea semi-informatizar o registo dos detalhes do voo – apenas um em cada aeroporto.

Há apenas dois registos TPV– um registo TPV e um cancelamento TPV.

O TPV INTEGRADO está disponível para as companhias aéreas que desejam digitalizar na íntegra a recolha dos dados pessoais do viajante e imprimi-los na parte da frente do cartão das chegadas. As informações são registadas simultaneamente e codificadas na banda magnética.

Os registos do pessoal do *check-in* são os mesmos do TPV PADRÃO. Contudo, os registos são feitos no sistema de controle das partidas da companhia aérea, que por sua vez envia os dados ao sistema TPV. Esta opção requer algum trabalho efetuado pela companhia aérea.

Protecção/Privacidade de Dados

Quando o Serviço Aduaneiro da Austrália começou a receber a IPV em finais de 1995 não havia impedimentos legais para as companhias aéreas fornecerem IPV ou outra informação. A Lei da Privacidade da Austrália era aplicada, apenas, aos organismos governamentais e não impunha restrições a pessoas singulares, companhias e organizações.

Contudo, em Dezembro de 1998, o Governo anunciou que pretendia legislar, para apoiar e fortalecer a protecção da privacidade auto reguladora no sector privado. O Projecto de Lei 2000 acarretando emendas à legislação sobre Privacidade (Sector Privado), veio a conter uma cláusula que autorizaria a comunicação às Alfândegas, da informação relacionada com a circulação de pessoas e bens dentro e fora da Austrália.

-----000-----