



DG TAXUD

Orientações da UE relativas aos protocolos de consulta sobre a segurança da carga aérea

ICS2

Data: 24/01/2020

Versão do doc.: 1.15

Declaração geral de exoneração de responsabilidade

O presente documento de orientação é de natureza explicativa e ilustrativa. A legislação aduaneira prevalece sobre o conteúdo do presente documento e deve ser sempre consultada. Os textos dos atos jurídicos da UE que fazem fé são os publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*. Poderão existir igualmente instruções nacionais.

Processo de elaboração do documento

O presente documento de orientação foi elaborado pelo Grupo de Projeto «Segurança da Carga Aérea», no âmbito do programa «Alfândega 2020» (CPG/036), tendo sido validado pelo Grupo de Peritos Aduaneiros – Controlos e Gestão de Riscos (CEG-CRM).

Informações sobre o Controlo do Documento

Definições	Valor
Título do documento:	Orientações da UE relativas aos protocolos de consulta sobre a carga aérea
Título do projeto:	ICS2
Autor do documento:	Grupo de Projeto sobre Segurança da Carga Aérea criado no âmbito do programa «Alfândega 2020» ¹
Promotor do projeto:	DG TAXUD – Unidade A3 Gestão do Risco e Segurança e equipa do projeto ICS2
Gestor do projeto:	DG TAXUD – Unidade A3 Gestão do Risco e Segurança e equipa do projeto ICS2
Versão do doc.:	1.15
Sensibilidade:	Basic
Data:	24/01/2020

Responsáveis pela aprovação e revisão do documento:

NOTA: é obrigatório indicar todos os responsáveis pela aprovação do documento. Devem ser mantidos registos de cada responsável pela aprovação. Todos os revisores constantes da lista são considerados obrigatórios, salvo se estiverem explicitamente indicados como facultativos.

Nome	Função	Ação	Data
Grupo de Peritos Aduaneiros – Controlos e Gestão de Riscos (CEG-CRM)	Revisor	Aprovar	

Histórico do documento:

O autor do documento está autorizado a efetuar os seguintes tipos de alterações, sem que seja necessário submeter o documento a uma nova aprovação:

- Alterações editoriais, de formatação e de ortografia
- Clarificações

Para solicitar uma alteração do presente documento, entre em contacto com o autor ou o proprietário do documento.

As alterações do presente documento são resumidas no quadro seguinte, por ordem cronológica inversa (versão mais recente em primeiro lugar).

Revisão	Data	Criado por	Breve descrição das alterações
1.15	24/1/2020	DG TAXUD	Versão final após avaliação do CEG-CRM
1.14	29/11/2019	DG TAXUD	Alteração da formatação e inserção das mensagens
1.13	11/10/2019	DG TAXUD	Versão preliminar após a reunião do Grupo de Projeto sobre Segurança da Carga Aérea

¹ O presente documento foi elaborado pelo Grupo de Projeto sobre Segurança da Carga Aérea criado no âmbito do programa «Alfândega 2020» (representantes das autoridades aduaneiras, aviação civil, EEE, PostEurop, IATA, UPU). A Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes (DG MOVE) marcou uma presença constante e apoiou significativamente este trabalho.

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	6
1.1	Objetivo	6
1.2	Âmbito de aplicação	6
1.3	Destinatários	6
1.4	Estrutura do presente documento	6
1.5	Documentos de referência e aplicáveis	8
1.5.1	Documentos de referência	8
1.6	Abreviaturas e acrónimos	8
1.7	Definições	9
2	CONTEXTO	10
3	LEGISLAÇÃO PERTINENTE DA UE	11
3.1	O regime ACC3	11
3.2	ICS2	11
4	EXPLICAÇÃO MAIS PORMENORIZADA DOS ASPETOS OPERACIONAIS DOS PROCESSOS DE CONSULTA	14
4.1	Análise de riscos das PLACI	14
4.2	Os dados PLACI estão incompletos	16
4.3	Nenhuma ação suplementar – Avaliação concluída (AC)	16
4.3.1	Mensagem de «avaliação concluída» (IE3N03)	17
4.4	Pedido de informações (RFI)	18
4.4.1	Requisitos de disponibilidade organizacional e operacional	18
4.4.2	Língua a utilizar	18
4.4.3	Mensagem de RFI (IE3Q02)	18
4.4.4	Pedido de informações suplementares	19
4.4.5	Pedido de alteração	21
4.4.6	Mensagem de resposta ao RFI (IE3R02)	22
4.4.7	Alteração dos dados PLACI	26
4.4.8	Seguimento dado à obtenção de informações suficientes	26
4.4.9	Descrição geral por etapas do processo da entidade reguladora (serviço aduaneiro)	27
4.5	Pedido de rastreio (RFS)	29
4.5.1	Requisitos de disponibilidade organizacional e operacional	29
4.5.2	Língua a utilizar	30
4.5.3	Mensagem de pedido de rastreio (IE3Q03)	30
4.5.4	Mensagem de resposta ao pedido de rastreio (IE3R03)	31
4.5.5	Descrição geral por etapas do processo da entidade reguladora (serviço aduaneiro)	32
4.6	Não Carregar (DNL)	35
4.6.1	Língua a utilizar	35
4.6.2	Mensagem do pedido «Não Carregar» (IE3Q01)	35
4.6.3	Descrição geral por etapas do processo da entidade reguladora (serviço aduaneiro)	36
4.6.4	Procedimentos a seguir sempre que tenha sido emitida uma mensagem DNL	37
5	PROCEDIMENTOS ALTERNATIVOS (A DESENVOLVER)	38
6	ANEXOS	39
6.1	Anexo 1: Processos postais	39
6.1.1	Orientações por etapas destinadas aos serviços postais em <u>países terceiros</u> :	39
6.1.2	Orientações por etapas destinadas aos serviços postais dos <u>países da UE</u> :	42
6.1.3	Mapa de processos	43

6.2 Anexo 2: Princípios orientadores do JWGACI	45
--	----

ÍNDICE DOS QUADROS

Quadro 1: Documentos de referência	8
Quadro 2: Abreviaturas e acrónimos	9
Quadro 3: Definições	9

ÍNDICE DAS FIGURAS

Figura 1: Descrição geral dos cenários de consultas	15
Figura 2: Processo de consulta	16
Figura 3: Troca de mensagens de RFI	19
Figura 4: Processo de emissão de um RFI por parte da entidade reguladora	27
Figura 5: Processo de emissão de diferentes tipos de RFI por parte da entidade reguladora	28
Figura 6: Processo de emissão de um RFS por parte da entidade reguladora	32
Figura 7: Processo de aferição das informações por parte da entidade reguladora	33
Figura 8: Processo de emissão de DNL por parte da entidade reguladora	36
Figura 9: Processo no país A	43
Figura 10: Processo no país B	44

1 INTRODUÇÃO

1.1 Objetivo

O presente documento visa fornecer e desenvolver orientações relativas aos protocolos de consulta do Sistema de Controlo das Importações (ICS2) com um nível mais elevado de pormenor operacional, tendo em vista o lançamento da **versão 1** do ICS2, marcado para 15 de março de 2021.

O presente documento inspira-se nos «Protocolos de consulta sobre a carga e o correio aéreo no âmbito do processo de análise de riscos das informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento (PLACI) da UE», elaborados conjuntamente pelas instâncias aduaneiras e do setor da segurança da aviação civil, com o intuito de assegurar a coerência e a harmonização entre as legislações em matéria aduaneira e de segurança da aviação civil. O seu objetivo é fornecer orientações para a organização das etapas e das medidas que as partes interessadas deverão tomar para que os protocolos respondam de forma eficaz às consultas que poderão surgir após a apresentação das informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento (PLACI). Tendo em conta as funções e responsabilidades respetivas das instâncias aduaneiras e da aviação civil, importa evitar duplicações desnecessárias e suprir potenciais lacunas de segurança, sem perturbar indevidamente os processos empresariais.

As presentes orientações farão igualmente parte integrante do compêndio geral de orientações sobre a implementação do ICS2.

1.2 Âmbito de aplicação

O presente documento fornece orientações operacionais relativas ao processo de consulta sobre a segurança da carga aérea, executado no âmbito do sistema ICS2 da UE e do ambiente operacional das partes interessadas. Além disso, explica os procedimentos e os canais de comunicação alternativos a utilizar quando as componentes informáticas do ICS2 (tanto dos serviços aduaneiros como do operador económico) não estejam disponíveis para executar os processos de forma automatizada.

O documento não abrange os outros aspetos da utilização do sistema ICS2: apresentação da DSE e respetivos requisitos de dados, validação, rejeição e registo das DSE, conteúdo pormenorizado das consultas e mensagens relativas aos resultados da análise de riscos, processos de análise de riscos entre as autoridades aduaneiras, etc. Estes aspetos serão abrangidos por outros instrumentos do compêndio de orientações sobre a implementação do ICS2.

1.3 Destinatários

O presente documento destina-se:

- aos representantes dos Estados-Membros,
- aos representantes das associações comerciais e aos seus membros,
- a qualquer pessoa que participe no projeto ICS2,
- a qualquer pessoa que apresente uma DSE.

1.4 Estrutura do presente documento

O presente documento é constituído pelos seguintes capítulos:

- **Capítulo** Error! Reference source not found. – Error! Reference source not found.: descreve o âmbito de aplicação e o objetivo do documento;
- **Capítulo 2** – Error! Reference source not found.: explica o contexto do projeto ICS2, dos dados PLACI e das consultas;
- **Capítulo 3** – Error! Reference source not found.: explica a legislação da UE aplicável;
- **Capítulo 4** – Error! Reference source not found.: descreve em pormenor o processo de consulta, as mensagens trocadas e os códigos a utilizar;

- **Capítulo 5** – Error! Reference source not found.: explica o procedimento a seguir em caso de indisponibilidade dos sistemas informáticos;
- Error! Reference source not found. – fornece orientações pormenorizadas aos operadores postais.
- **Error! Reference source not found..**

1.5 Documentos de referência e aplicáveis

1.5.1 Documentos de referência

Ref.ª	Título	Referência	Versão	Data
R01	Especificações Funcionais Comuns do Sistema do ICS2	ICS-CFSS	1.14	2019-11-29
R02	Orientações comuns para a utilização de mensagens do ICS2		A determinar	
R03	Plano de continuidade das atividades do ICS2		A determinar	
R04	Princípios orientadores conjuntos da OMA-OACI para as informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento			
R05	Decisão de Execução C(2015)8005 da Comissão			
R06	Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão			
R07	Manual de Segurança da Aviação da OACI, doc. 8973			
R08				
R09				

Quadro 1: Documentos de referência

1.6 Abreviaturas e acrónimos

Abreviatura/Acrónimo	Definição
AC	Avaliação concluída
ACC3	Transportadora de carga aérea ou correio aéreo que opera para a UE a partir do aeroporto de um país terceiro
AVSEC	Segurança da aviação
CFSS	Especificações Funcionais Comuns do Sistema
CSD	Declaração de Segurança da Expedição
DNL	Não Carregar («Do Not Load»)
OD D	Operador designado de destino
OD O	Operador designado de origem
eCSD	Declaração eletrónica de Segurança da Expedição
DSE	Declaração Sumária de Entrada
OE	Operador económico
UE	União Europeia
QN	Quadro de normas
AAE	Agente de assistência em escala
HAWB	Carta de porte aéreo <i>house</i>
CCAR	Carga e correio de alto risco
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
ICS2	Sistema de Controlo das Importações 2
IE	Intercâmbio de informações
EI	Engenho explosivo improvisado
EII	Engenho incendiário improvisado
JWGACI	Grupo de Trabalho Misto OACI-OMA sobre informações antecipadas relativas à

	carga
KC3	Expedidor conhecido de um país terceiro
MAWB	Carta de porte aéreo <i>master</i>
EM	Estado-Membro
PLACI	Informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento
RA3	Agente reconhecido de um país terceiro
RFI	Pedido de informações
RFS	Pedido de rastreio
UPU	União Postal Universal
OMA	Organização Mundial das Alfândegas

Quadro 2: Abreviaturas e acrónimos

1.7 Definições

Termo	Definição
ACC3	Transportadora de carga aérea ou correio aéreo que opera para a UE a partir do aeroporto de um país terceiro.
Dados PLACI	As informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento (PLACI) incluem o nome e a morada do expedidor, o nome e a morada do destinatário, o número de embalagens, o peso bruto, a descrição das mercadorias e o número de referência do transporte (HAWB/MAWB).
Análise de riscos das PLACI	No caso do pré-carregamento de carga aérea, o processo de análise de riscos é iniciado aquando da receção dos dados PLACI 7+1 mínimos exigidos. O processo incide unicamente na deteção de um risco imediato para a aviação decorrente da montagem de um engenho explosivo improvisado (EEI) ou de um engenho incendiário improvisado (EII) - também denominados « <i>bomb in the box</i> » -, cuja introdução numa aeronave é suscetível de causar a destruição da aeronave e/ou provocar mortes. A análise das PLACI não se destina, portanto, a avaliar ou confirmar a eficácia das medidas de segurança da aviação aplicadas pelos intervenientes na cadeia de abastecimento, nem a aferir a conformidade com os referidos regulamentos ou a duplicá-los. No caso do transporte aéreo (carga geral, remessas postais, remessas expresso), a análise de riscos antes do carregamento pode permitir identificar outros riscos de segurança além do risco descrito <i>supra</i> . Apesar de o processo subsequente de análise de riscos na fase anterior à chegada ter em conta este resultado, não obsta a que as mercadorias sejam carregadas para a aeronave no ponto de partida com destino à UE.
Envio postal	Mercadorias que não sejam envios de correspondência, contidas numa encomenda ou embalagem postal, transportadas por um operador postal ou sob a sua responsabilidade, em conformidade com as disposições da Convenção Postal Universal.

Quadro 3: Definições

2 CONTEXTO

Após o incidente que afetou a segurança da carga aérea ocorrido no lémen, foi criado o regime ACC3 no setor da aviação (transportadora de carga aérea ou correio aéreo que opera para a UE a partir do aeroporto de um país terceiro – ACC3). Este regime é aplicável e, ao longo dos anos, foram recolhidas experiências com a sua execução.

No plano aduaneiro, está em vigor um quadro legislativo que estabelece requisitos para a apresentação de informações antecipadas relativas à carga aérea antes do carregamento (PLACI) para um conjunto reduzido de dados (dados 7 + 1) e que institui três tipos de consulta sobre a carga aérea (ou seja, consulta para informação; rastreio de carga e de correio de alto risco; não carregar). Com a versão 1 do Sistema de Controlo das Importações 2 (ICS2), passará a ser aplicável a um âmbito limitado do tráfego aéreo, nomeadamente às mercadorias enviadas em remessas expresso e remessas postais. A entrada em funcionamento da versão 1 está prevista para 15 de março de 2021. A versão 2 do ICS2 completará – tendo como perspetiva o regime PLACI – estas novas medidas para toda a carga aérea, incluindo assim o transporte geral de mercadorias a cargo das transportadoras aéreas e dos transitários.

A legislação da UE e o desenvolvimento das tecnologias de informação têm por base as experiências e as conclusões obtidas graças ao sistema de informações da UE antes do carregamento para entrada segura de remessas (PRECISE - «*Preloading Consignment Information on Secure Entry*»), ao projeto-piloto com duração limitada executado pelas autoridades aduaneiras francesas (Express pilot/AMAS), ao projeto-piloto executado pelas autoridades aduaneiras alemãs, ao projeto-piloto executado pelas autoridades aduaneiras do Reino Unido (PREDICT) e às atividades no âmbito do projeto-piloto postal da UE. Além disso, a UE tem prestado muita atenção ao ACAS executado pelos Estados Unidos.

À escala internacional, os princípios da PLACI, os requisitos de apresentação de informações antecipadas relativas à carga aérea antes do carregamento e a emissão de consultas sobre a carga aérea deram lugar a um conceito amplamente consensual.

Em 2015, estes princípios foram incorporados no quadro de normas (QN) SAFE da OMA. Foram introduzidos o conceito de PLACI para um conjunto reduzido de dados (dados 7+1, definidos no anexo II do QN SAFE) e o conceito de consultas (três tipos de consulta: pedido de informação; pedido de rastreio de carga e de correio de alto risco; não carregar).

Através dos princípios orientadores conjuntos da OMA-OACI para as informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento (PLACI), as instâncias aduaneiras e da aviação civil ao nível internacional chegaram a acordo quanto ao conceito e aos princípios fundamentais das PLACI. (**Error! Reference source not found. Error! Reference source not found..**)

3 LEGISLAÇÃO PERTINENTE DA UE

3.1 O regime ACC3

O regime ACC3 (transportadora de carga aérea ou correio aéreo que opera para a UE a partir do aeroporto de um país terceiro – ACC3), instituído pelo Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão e pela Decisão C(2015) 8005, prevê que a carga e o correio que entram na UE a bordo de uma aeronave devem ser controlados em conformidade com as obrigações aplicáveis na UE em matéria de rastreio de carga aérea, exceto quando sejam provenientes de um aeroporto situado num país isento do cumprimento dessas regras. A aplicação dos referidos controlos deve ser assegurada pela ACC3 ou, se for caso disso, por um agente reconhecido de um país terceiro (RA3) aprovado pela UE e do qual a ACC3 receba carga ou correio.

Salvo quando estejam isentas, as remessas de carga ou correio recebidas para transporte com destino à UE devem ser sujeitas aos controlos referidos a seguir. As remessas com destino à UE devem ser transportadas para a UE por uma transportadora aérea que tenha obtido a designação de ACC3 por um Estado-Membro da UE, a qual é responsável por assegurar:

- que o rastreio físico da remessa foi executado sob a sua responsabilidade ou sob a responsabilidade de um RA3, ou
- que as remessas foram tratadas através de uma cadeia de abastecimento segura, tiveram origem sob a responsabilidade de um expedidor conhecido de um país terceiro aprovado pela UE (KC3) e foram entregues de forma direta à ACC3 ou por intermédio de um RA3 igualmente responsável pela emissão da declaração sobre o estatuto de segurança.

As remessas de carga aérea e correio aéreo consideradas de alto risco (CCAR) com base nos critérios integrados da avaliação dos riscos para a segurança da aviação na UE devem ser objeto de controlos reforçados antes do seu carregamento a bordo de uma aeronave com destino à UE. Paralelamente e à escala mundial, a OACI definiu o conceito de cargas de alto risco e desenvolveu mecanismos adicionais de controlo da carga aérea.

Ao passo que o rastreio de base da carga e do correio é confirmado e documentado através de uma Declaração de Segurança da Expedição (CSD) que contém o correspondente estatuto de segurança atribuído à expedição, com a menção «SCO» (que significa que esta remessa só é segura em aeronaves exclusivamente destinadas ao transporte de carga e de correio) ou «SPX» (que significa que esta remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio), o rastreio de carga de alto risco é declarado pelo estatuto de segurança «SHR» (que significa que esta remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio, de acordo com os requisitos de rastreio para remessas de alto risco). A emissão das declarações sobre o estatuto de segurança compete ao RA3 ou à transportadora aérea.

3.2 ICS2

Desde a implementação da legislação da UE em matéria de segurança aduaneira em 2011, as autoridades aduaneiras dos Estados-Membros da UE passaram a ter a responsabilidade legal de assegurar a realização e conclusão de uma análise de riscos, essencialmente para fins de segurança e proteção. No plano operacional, as autoridades aduaneiras utilizam um sistema de declaração antecipada da carga (Sistema de Controlo das Importações – ICS) em articulação com os respetivos sistemas nacionais de deteção de riscos. Compete-lhes tomar decisões quanto às medidas necessárias para mitigar eventuais riscos identificados (por exemplo, ações que devem ser realizadas pelo operador económico, ou ações de controlo aduaneiro em diferentes pontos da cadeia de abastecimento).

Em reação ao incidente de outubro de 2010 no lémen, a UE e os seus Estados-Membros procederam a uma avaliação detalhada em termos operacionais, jurídicos e de políticas, que redundou na elaboração da estratégia e do plano de ação da UE sobre gestão dos riscos aduaneiros. Esta iniciativa deu origem a alterações jurídicas (no quadro do Código Aduaneiro da União – Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho e respetivos atos de execução), operacionais e informáticas no regime de informações antecipadas relativas à carga. A reforma foi delineada com vista a munir as autoridades aduaneiras de ferramentas para analisar e responder melhor às ameaças recentemente identificadas para a segurança das cadeias de abastecimento de mercadorias em todos os modos de transporte.

No contexto da carga aérea e do correio aéreo, a geração seguinte do sistema da UE de informações antecipadas relativas à carga (ICS2) permite às autoridades dos Estados-Membros da UE analisar os dados da

carga antes do carregamento num país terceiro e aplicar, enquanto medida complementar ao regime ACC3, medidas de avaliação e mitigação dos riscos por via eletrónica.

O ICS2 assegura:

- a recolha e análise de informações antecipadas sobre carga aérea e correio aéreo antes do seu carregamento a bordo de uma aeronave num país terceiro com destino à UE,
- uma avaliação de riscos eletrónica e em tempo real dessas informações por parte das autoridades aduaneiras,
- a adoção por parte das autoridades aduaneiras e dos operadores económicos de quaisquer medidas de mitigação dos riscos consideradas pertinentes atendendo ao nível de risco identificado para a carga e correio com destino à UE.

A avaliação de riscos que se segue à apresentação dos dados antes do carregamento (PLACI) incide unicamente na deteção de um risco imediato para a segurança da aviação, que consiste na introdução a bordo de uma aeronave de artigos proibidos pela legislação em matéria de segurança da aviação e suscetíveis de causar a destruição da aeronave e/ou provocar mortes; por exemplo, um engenho explosivo improvisado (EEI) ou um engenho incendiário improvisado (EII) montado, também denominados «*bomb in the box*».

O Regulamento de Execução do Código Aduaneiro da União inclui as seguintes medidas de mitigação dos riscos:

- pedido de informações suplementares sobre determinados elementos (consulta sobre a qualidade e exatidão dos dados), conhecido como «notificação RFI», e correspondente resposta ao pedido de informações,
- pedido de rastreio de carga e correio de alto risco (CCAR) através do recurso a medidas da UE no domínio da aviação civil, conhecido como «notificação RFS», e correspondente resposta ao pedido de rastreio de CCAR, e
- «Não Carregar», medida conhecida como «notificação DNL».

O cumprimento destas medidas de mitigação dos riscos é uma obrigação legal para os operadores económicos a que se destinam, imposta pelas autoridades aduaneiras.

As medidas de mitigação dos riscos devem ser tomadas da forma mais eficaz e eficiente possível, ou seja, minimizando as perturbações para a cadeia de abastecimento, e adotadas o mais cedo possível e o mais tardar antes de a carga ou o correio ser carregado para uma aeronave no último aeroporto antes da entrada no território aduaneiro da UE.

Numa perspetiva operacional e técnica, as notificações RFI e RFS são consideradas consultas para mitigação dos riscos acionadas durante o processo de análise dos riscos aduaneiros em curso. O seu objetivo é permitir que as autoridades aduaneiras resolvam questões de potencial risco para a segurança da carga aérea numa determinada remessa. Por conseguinte, é extremamente importante que o operador económico a quem são notificadas as referidas consultas forneça uma resposta oportuna e adequada, para que os serviços aduaneiros possam concluir a análise de riscos. Em princípio, enquanto os serviços aduaneiros não puderem concluir a análise de riscos devido à falta de resposta à notificação RFI ou RFS, as mercadorias poderão circular pela cadeia de abastecimento até ao aeroporto de partida da carga ou do correio com destino ao território aduaneiro da UE (último ponto de partida).

Ao contrário do que acontece com as notificações RFI e RFS, a notificação DNL enviada pelos serviços aduaneiros ao operador económico em causa já representa uma análise de riscos concluída e, como tal, significa que foi adotada uma decisão aduaneira com base nessa análise que identificou uma ameaça iminente para a segurança da carga aérea colocada por uma determinada remessa.

Caso as autoridades aduaneiras concluam a análise de riscos e não seja identificada nenhuma ameaça para a segurança da carga aérea no momento da realização da análise (por exemplo, com base nos dados disponíveis e nas informações conhecidas naquele momento), as autoridades aduaneiras emitem uma mensagem de «avaliação concluída» ao operador económico que apresentou os dados PLACI. Através dessa mensagem, o(s) operador(es) económico(s) em causa será(ão) notificado(s) da conclusão da análise de riscos por parte dos serviços aduaneiros e do facto de não serem necessárias mais ações por parte dos operadores económicos que participaram nessa transação.

A cooperação entre as diversas autoridades e entre as autoridades e os operadores económicos deve ser definida de forma precisa ao nível nacional, incluindo a definição dos canais de comunicação, através de protocolos de consulta. Importa ter em conta as especificidades dos diferentes modelos de negócio utilizados no setor da carga aérea (serviço expresso, modelo postal).

ICS2 Orientações da UE relativas aos protocolos de consulta sobre a carga aérea

Todas as partes interessadas enviarão mensagens (avaliação concluída, RFI, RFS, DNL, consoante o caso) e envidarão os seus melhores esforços para responder a essas mensagens atempadamente.

4 EXPLICAÇÃO MAIS PORMENORIZADA DOS ASPETOS OPERACIONAIS DOS PROCESSOS DE CONSULTA

4.1 Análise de riscos das PLACI

No caso do pré-carregamento de carga aérea, o processo de análise de riscos é iniciado aquando da receção da DSE com os dados PLACI requeridos. A avaliação de riscos das PLACI incide unicamente na deteção de um risco imediato para a segurança da aviação. Esse risco consiste na introdução a bordo de uma aeronave de artigos proibidos pela legislação em matéria de segurança da aviação e suscetíveis de causar a destruição da aeronave e/ou provocar mortes, nomeadamente um engenho explosivo improvisado (EEI) ou um engenho incendiário improvisado (EII), também denominados «*bomb in the box*». Sempre que os resultados da análise de riscos das PLACI detetem a possibilidade de outro tipo de risco para a segurança (que não a segurança da carga aérea), esses resultados são tidos em conta no processo subsequente de análise de riscos na fase anterior à chegada, mas não obstam a que as mercadorias sejam carregadas para a aeronave.

O fornecimento de PLACI não deve impedir ou atrasar desnecessariamente o fluxo de movimentos de cargas ao longo da cadeia de abastecimento. Caso os serviços aduaneiros notifiquem o operador de que têm preocupações significativas pendentes relacionadas com a segurança da carga aérea, decorrentes da análise de riscos das PLACI, a carga não poderá ser carregada na aeronave antes de serem tomadas as medidas adequadas para mitigar o risco. Todas as partes interessadas envidarão os seus melhores esforços para enviar mensagens (avaliação concluída, RFI, RFS, DNL, consoante o caso) e para responder a tais mensagens.

Fatores a considerar e tipos de consulta (RFI, RFS, DNL)

Os dados PLACI estão incompletos	Rejeitar a DSE
Análise de riscos das PLACI concluída com êxito	Nenhuma ação suplementar – Avaliação concluída (AC)
Dados insuficientes	Pedido de informações (RFI)
Potencial risco para a segurança	Pedido de rastreio (RFS)
Risco para a segurança confirmado	Não Carregar (DNL)

Cenários de consultas

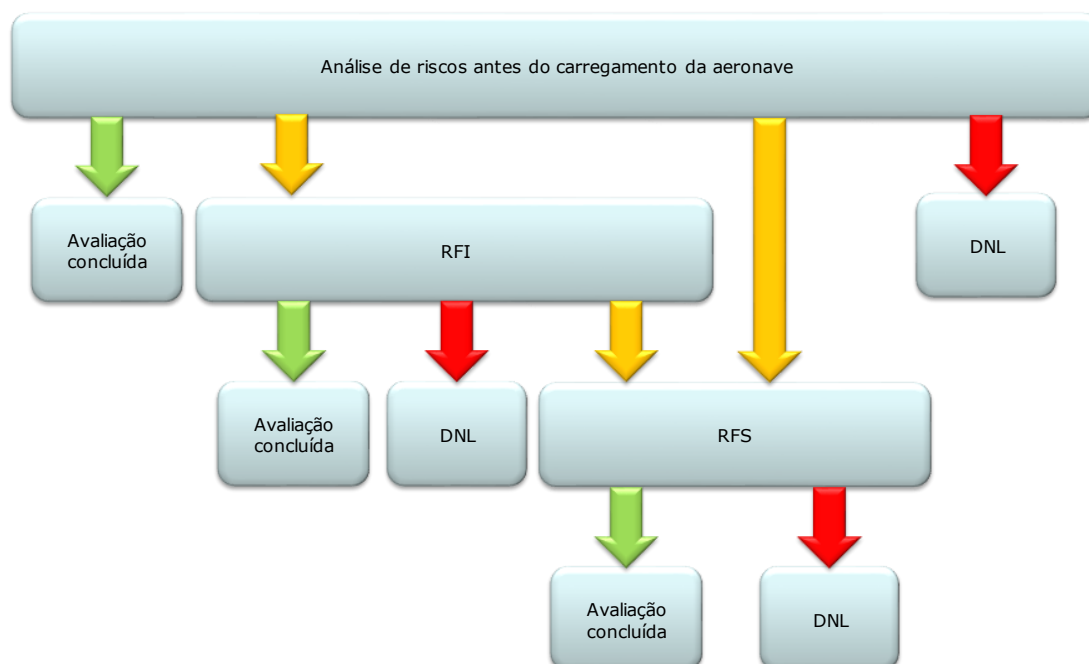


Figura 1: Descrição geral dos cenários de consultas

Não há uma sequência obrigatória para a emissão dos diferentes tipos de consulta. Por exemplo, não é necessário emitir previamente um RFI se as circunstâncias já impuserem a emissão de um RFS ou de um DNL. Contudo, qualquer decisão de emissão de consulta deve ser proporcional ao risco a enfrentar.

Além disso, importa salientar que uma consulta exige sempre uma resposta do OE, independentemente do seguimento dado à consulta. **A resposta do OE a uma consulta é obrigatória** e, por outro lado, não conduz automaticamente à conclusão da análise dos riscos aduaneiros. A autoridade aduaneira incluirá as informações obtidas com as respostas às consultas no seu processo de análise de riscos em curso e encerrará o processo através de uma mensagem de «avaliação concluída» (AC) ou de uma notificação DNL. Por conseguinte, a resposta do OE ao RFI e ao RFS não deve ser equiparada a uma mensagem de «avaliação concluída» (por exemplo, o OE tem de enviar uma resposta antes de poder ser enviada uma mensagem de «avaliação concluída»)². A resolução de uma consulta faz parte da conclusão do processo de análise dos riscos.

² Por razões de «simplicidade», a presente apresentação não abrange os casos em que a notificação DNL pode ser emitida diretamente em qualquer fase.

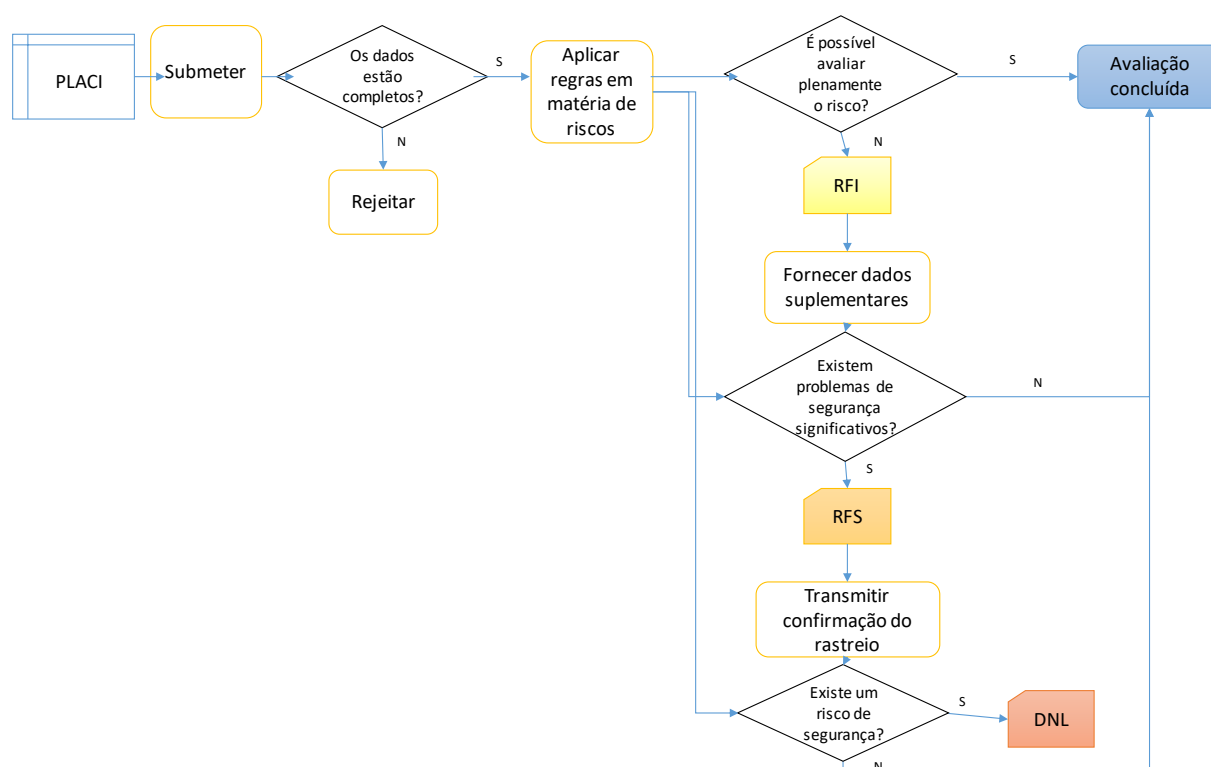


Figura 2: Processo de consulta

4.2 Os dados PLACI estão incompletos

Embora «não sejam oficialmente considerados uma consulta», os requisitos de dados PLACI têm uma ligação com o RFI. Caso os dados PLACI estejam incompletos (ou seja, caso haja dados obrigatórios em falta) ou sejam incompatíveis com as especificações acordadas do sistema ICS2, a DSE é rejeitada e é enviada uma mensagem de erro ao OE.

Consequentemente, infere-se que o OE não cumpriu os requisitos de dados PLACI. O OE terá de tomar diligências logo que possível para dar resposta a essa mensagem de erro e fornecer, dentro dos prazos legalmente estabelecidos, os dados PLACI, assegurando quer a sua exatidão quer a sua integralidade.

Em caso de problemas técnicos, se o OE considerar que os dados foram enviados em conformidade com os requisitos, deverá entrar em contacto o mais depressa possível com o Serviço nacional de Apoio do ICS2 da autoridade aduaneira do Estado-Membro a que os dados foram remetidos. Relativamente aos procedimentos operacionais para utilizar o Serviço de Apoio do ICS2, importa consultar o documento de orientação específico [a hiperligação para o documento será facultada quando estiver disponível – o projeto está em curso].

4.3 Nenhuma ação suplementar – Avaliação concluída (AC)

Com base nas experiências disponíveis, é previsível que a menção «nenhuma ação suplementar» seja comunicada, na maioria dos casos, de forma puramente automatizada, sem qualquer intervenção humana, ou seja, de um analista dos riscos aduaneiros.

A conclusão com êxito dos processos de análise de riscos das PLACI será confirmada por uma mensagem de «avaliação concluída» (AC). A mensagem de AC pode ser gerada:

- na grande maioria dos casos, de forma automática, ou
- em resultado de uma mitigação e decisão manuais por parte de um analista de riscos encarregado da avaliação do risco para a segurança da carga aérea.

Em ambos os casos, o ICS2 envia uma mensagem de AC ao OE que apresentou os dados PLACI. A sua receção pelo OE é facultativa³.

Caso um operador tome uma decisão comercial no sentido de prosseguir com o carregamento da remessa a bordo da aeronave sem que a avaliação esteja concluída, fá-lo por sua conta e risco, e deve ter presente a possibilidade de estar ainda em curso uma avaliação de riscos que poderá dar lugar a pedidos de seguimento aos quais será necessário responder. Compete à transportadora aérea decidir se permite ou não o carregamento de uma remessa em relação à qual foi iniciada uma consulta e não foi recebida nenhuma mensagem de AC.

Na eventualidade de surgirem novas informações, a mensagem de «avaliação concluída» poderá ainda ser seguida de notificações RFI/RFS/DNL. Nesse caso, o OE é obrigado a dar seguimento e a satisfazer integralmente as consultas, isto apesar de já ter sido emitida uma AC anteriormente. Pode ocorrer uma situação operacional em que o OE já tenha carregado e transportado via aérea mercadorias na última aeronave com destino à UE. Estas situações serão tratadas caso a caso entre a autoridade competente e o OE em causa, em função do nível de ameaça identificado (por exemplo, caso ocorra uma situação DNL, serão acionadas medidas de segurança da aviação previstas e aplicáveis a esse tipo de situação).

4.3.1 Mensagem de «avaliação concluída» (IE3N03)

A mensagem de AC é emitida para cada remessa *house* (remessa abrangida por uma HAWB, envio postal) declarada na DSE. A remessa *house* é identificada através do documento de transporte.

4.3.1.1 Conteúdo da mensagem IE3N03

Ocorre	Categoria/elemento de dados	Explicação
IE3N03		
1..1	NRP	Número de registo da DSE
1..1	Data de conclusão	Data de conclusão da avaliação de riscos
1..1	Avaliação concluída	
0..1	Documento de transporte (nível <i>house</i>)	
1..1	Número de referência	Número de referência do documento de transporte (HAWB, número de envio postal – S10)
1..1	Tipo	Tipo do documento de transporte
1..1	Estado-Membro responsável	
1..1	País	Estado-Membro responsável pela avaliação de riscos
0..1	Representante	
1..1	Número de identificação	Número EORI do representante (se declarado na DSE)
0..1	Declarante	
1..1	Número de identificação	Número EORI do declarante

³ Para informações mais pormenorizadas sobre as mensagens e as possibilidades técnicas de o OE que apresentou os dados PLACI ativar ou desativar as mensagens de AC, consultar as Especificações Técnicas Comuns do Sistema ICS2.

4.4 Pedido de informações (RFI)

Deve ser enviado um RFI relativamente às remessas quando não é possível avaliar plenamente o risco para a segurança da aviação com as informações constantes da DSE inicial para as PLACI. As autoridades aduaneiras devem comunicar estes pedidos o mais cedo possível ao OE que apresentou a DSE para as PLACI⁴.

O operador económico deve responder o mais depressa possível com as informações solicitadas, a fim de permitir às autoridades realizarem a avaliação de riscos. Alguns operadores económicos poderão conceder às autoridades aduaneiras encarregadas da avaliação de riscos o acesso aos respetivos sistemas internos, a fim de reduzir a necessidade de consultas RFI. Durante este processo, a carga pode continuar a circular ao longo da cadeia de abastecimento.

4.4.1 Requisitos de disponibilidade organizacional e operacional

Todos os intervenientes devem assegurar a disponibilidade organizacional e operacional necessária, do seguinte modo:

Enquanto remetente do RFI, a autoridade aduaneira deve assegurar:

- Disponibilidade 24 horas por dia, 7 dias por semana;
- Disponibilidade operacional e dados de contacto dos serviços aduaneiros (a par da aviação civil, dependendo do quadro nacional).

Enquanto destinatário do RFI, o OE deve assegurar:

- Ponto de contacto centralizado/único (consoante o modelo de negócio) e disponibilidade 24 horas por dia, 7 dias por semana.
- O OE deve assegurar que tem acesso às informações e aos documentos que serão provavelmente solicitados e que instituiu processos operacionais para responder ao pedido.
- É obrigatório dispor de uma interface com o ICS2 ou, no caso do modelo postal, de uma interface entre os operadores designados de origem e destino, como forma de apoio a toda a troca de mensagens necessária.

4.4.2 Língua a utilizar

Caso seja utilizado texto livre na troca de mensagens, ou durante os contactos entre remetentes e destinatários de pedidos, **recomenda-se vivamente a utilização da língua inglesa** (especialmente para evitar situações de demora para os intervenientes no processo devido à necessidade de traduzir).

4.4.3 Mensagem de RFI (IE3Q02)

O RFI deve ser comunicado por intermédio do ICS2 (enquanto sistema fechado) ao OE que enviou os dados.

Há dois tipos de pedidos que as autoridades aduaneiras podem optar por emitir na mensagem de RFI, consoante as razões que lhe subjazem:

- pedido de informações suplementares a facultar pelo OE, ou
- alteração da DSE.

⁴ Caso a DSE para as PLACI não seja apresentada pela transportadora aérea, a mensagem de RFI não é comunicada a uma transportadora aérea, dado que o conjunto de dados PLACI não contém a identidade da transportadora aérea.

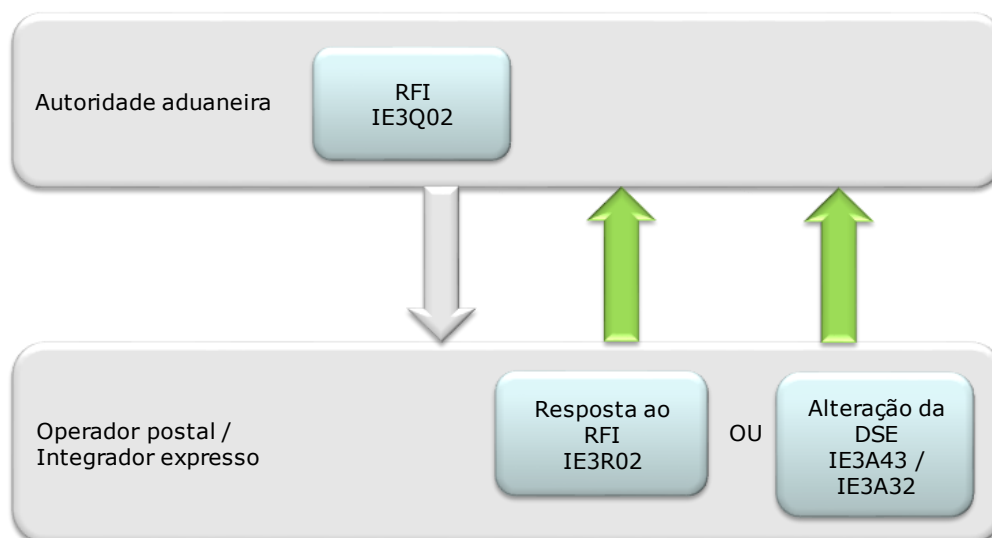


Figura 3: Troca de mensagens de RFI

Estes dois tipos de pedidos podem ser emitidos de forma autónoma; não existe uma regra geral de sequência. Porém, em casos mais específicos, os serviços aduaneiros podem dar seguimento às informações suplementares dirigindo ao OE um RFI a solicitar-lhe a alteração das informações enviadas.

Alguns operadores económicos poderão conceder às autoridades aduaneiras encarregadas da avaliação de riscos o acesso aos respetivos sistemas internos, a fim de reduzir a necessidade de consultas RFI. Esta opção é facultativa e deve ser tomada por comum acordo entre a autoridade aduaneira encarregada da análise de riscos e o OE, sendo aplicada caso a caso.

4.4.4 Pedido de informações suplementares

O pedido de informações suplementares é emitido nos casos em que é necessário ampliar/detalhar os dados PLACI já facultados, para permitir aos serviços aduaneiros disporem de mais informação de base através do fornecimento de dados adequados (por exemplo, com base na carta de porte aéreo, no manifesto de carga consolidado, na fatura comercial, etc.) e/ou de documentos comprovativos. Esta mensagem será acionada através de um procedimento manual (por parte das autoridades aduaneiras), sempre que uma remessa concreta tiver sido apresentada ao analista em resultado de uma avaliação de riscos automatizada.

A resposta do OE a esse pedido será incluída no processo manual de seleção de uma análise de riscos em curso.

4.4.4.1 Conteúdo da mensagem IE3Q02

Ocorre	Categoria/elemento de dados	Explicação
IE3Q02		
1..1	Data de emissão do documento	A data do RFI
1..1	NRP	Número de registo da DSE
1..1 Estado-Membro responsável		
1..1	País	Estado-Membro que emite o RFI
0..1 Representante		
1..1	Número de identificação	Número EORI do representante (se declarado na DSE)
0..1 Documento de transporte (nível house)		
1..1	Número de referência	Número de referência do documento de transporte (HAWB, número de envio postal – S10)
1..1	Tipo	Tipo de documento de transporte
1..1 Declarante		
1..1	Número de identificação	Número EORI do declarante
1..99 Informações detalhadas sobre o pedido de consulta		
1..1	Referência do pedido de consulta	Identificador único do pedido de consulta

1..1	Tipo de pedido	Quando se emite um RFI que solicita a apresentação de informações suplementares, é utilizado o código «RFI»
0..99	Documentos comprovativos	Ver Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.
1..1	Número de referência	Número de referência do documento comprovativo conforme declarado na DSE
1..1	Tipo	Tipo de documento conforme declarado na DSE
0..99	Informações suplementares	Ver Error! Reference source not found. Error! Reference source not found. suplementares
0..1	Código	Podem ser utilizados os códigos «B10», «B20», «C10», «D10» e «S10»
0..1	Texto	
0..1	Tipo de informação	É utilizado o código predefinido «R1»

4.4.4.2 Documentos comprovativos

Esta categoria será utilizada caso os documentos comprovativos sejam incluídos na DSE (trata-se de um elemento de dados PLACI não obrigatório; contudo, para a DSE de envios postais, é possível declarar mais dados do que seria necessário para a fase anterior à chegada) e o analista de riscos necessite apenas da imagem binária de um documento específico. Nesse caso, serão indicados o tipo e o número de referência do documento.

4.4.4.3 Informações suplementares

A categoria de informações suplementares será utilizada para transmitir as instruções do analista de riscos quanto às informações suplementares que o OE deverá prestar. Essa categoria pode ser repetida várias vezes para emitir múltiplas instruções relativamente à mesma remessa *house*.

No âmbito deste tipo de RFI, também podem ser solicitadas informações suplementares sobre subcampos facultativos no conjunto de dados PLACI, tais como números de telefone (fixo ou móvel) ou endereços eletrónicos. Facultativamente, o OE pode fornecer estes dados na DSE original.

Código de informações suplementares:

Código	Descrição
B10	Facultar o número de telefone e o(s) endereço(s) eletrónico(s) do expedidor
B20	Facultar o número de telefone e o(s) endereço(s) eletrónico(s) do destinatário
C10	Confirmar os elementos de dados PLACI
D10	Facultar todos os documentos disponíveis
S10	Informar se o rastreio de CCAR foi ou não efetuado

Texto das informações suplementares:

Este elemento de dados será utilizado pelo analista de riscos em conjugação com determinados códigos de informações suplementares para prestar informação mais pormenorizada sobre o pedido:

Código	Texto utilizado	Descrição
B10	Não	
B20	Não	
C10	Sim	Os serviços aduaneiros especificarão que pretendem obter uma confirmação de um dado PLACI específico.
D10	Não	

S10	Não	
------------	-----	--

Exemplos:

Código	Texto	Exemplo de pedido
B20		O OE tem o dever de facultar o número de telefone e/ou o endereço eletrónico do destinatário.
C10	Nome do destinatário	O nome indicado como sendo o do destinatário é «Beautiful Angel». Nesse caso, o OE deve confirmar a exatidão da informação prestada comparando-a com a documentação disponível.
C10	Código postal do expedidor	O OE tem o dever de verificar a partir de outras fontes a exatidão do código postal do expedidor declarado na DSE.
D10		O OE tem o dever de facultar em anexo imagens de todos os documentos disponíveis que acompanham a remessa.
S10		O OE tem o dever de informar se o rastreio de CCAR foi efetuado. Em caso afirmativo, devem igualmente ser indicados o método utilizado para o rastreio, bem como o resultado desse rastreio.

4.4.5 Pedido de alteração

Quando a qualidade dos dados PLACI é «inadequada» ou inaceitável para efeitos de análise de riscos, é necessário proceder a uma alteração desses dados. Em caso de alteração, o procedimento de análise de riscos é reiniciado, nomeadamente para que o sistema realize verificações mediante a utilização de sistemas de deteção de riscos automatizados, e o ficheiro alterado é incluído no processo de análise de riscos em curso tratado pelo analista de riscos.

4.4.5.1 Conteúdo da mensagem IE3Q02

Ocorre	Categoria/elemento de dados	Explicação
IE3Q02		
1..1	Data de emissão do documento	A data do RFI
1..1	NRP	Número de registo da DSE
1..1 Estado-Membro responsável		
1..1	País	Estado-Membro que emite o RFI
0..1 Representante		
1..1	Número de identificação	Número EORI do representante (se declarado na DSE)
0..1 Documento de transporte (nível house)		
1..1	Número de referência	Número de referência do documento de transporte (HAWB, número de envio postal – S10)
1..1	Tipo	Tipo de documento de transporte
1..1 Declarante		
1..1	Número de identificação	Número EORI do declarante
1..99 Informações detalhadas sobre o pedido de consulta		
1..1	Referência do pedido de consulta	Identificador único do pedido de consulta
1..1	Tipo de pedido	Quando se emite um RFI que solicita a alteração da DSE, é utilizado o código «AMD»

0..99	Informações suplementares	Ver Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.
0..1	Código	Serão utilizados os códigos «A10», «A20», «A30», «A40», «A50», «A60» e «A70»
0..1	Texto	
0..1	Tipo de informação	É utilizado o código predefinido «R1»

4.4.5.2 Informações suplementares

A categoria de informações suplementares será utilizada para transmitir as instruções do analista de riscos quanto aos elementos de dados PLACI que o OE deverá alterar. Essa categoria pode ser repetida várias vezes para emitir múltiplas instruções relativamente à mesma remessa *house*.

Códigos de informações suplementares:

Código	Descrição
A10	Alterar o nome do expedidor
A20	Alterar a morada do expedidor
A30	Alterar o nome do destinatário
A40	Alterar a morada do destinatário
A50	Alterar o número de embalagens
A60	Alterar a descrição das mercadorias
A70	Alterar a massa bruta

Texto das informações suplementares:

Este elemento de dados pode ser utilizado em conjugação com qualquer dos códigos de informações suplementares para prestar informação mais pormenorizada sobre o pedido:

Exemplos:

Código	Texto	Exemplo de pedido
A10	Nome do expedidor «ABCD123»	O nome do expedidor não parece um nome autêntico. Deve ser verificado e, caso esteja incorreto, retificado através de uma alteração da DSE.
A20	Nome da rua idêntico ao nome da localidade	Na morada do expedidor, o nome da rua é idêntico ao nome da localidade. Cabe ao OE retificar os dados incorretos.
A20	Erro na ortografia da localidade do expedidor	Morada do expedidor com um erro ortográfico: depois de clarificar o erro ortográfico, o OE altera os dados PLACI.

4.4.6 Mensagem de resposta ao RFI (IE3R02)

Em primeiro lugar, a mensagem de resposta ao RFI deve ser enviada pelo OE em resposta ao pedido de informações suplementares. Além disso, essa mensagem pode também ser enviada em resposta ao pedido de alteração, caso não seja possível satisfazer esse pedido, por exemplo, caso o OE não disponha dos dados necessários.

Os operadores também podem facultar todas as informações que considerem necessárias (por exemplo, os resultados do rastreio, quando disponíveis).

4.4.6.1 Conteúdo da mensagem IE3R02

Ocorre	Categoria/elemento de dados	Explicação
IE3R02		
1..1	Data de emissão do documento	A data da resposta ao RFI
1..1	NRP	Número de registo da DSE
1..1	Estado-Membro responsável	
1..1	País	Estado-Membro que emitiu o RFI
0..1	Representante	
1..1	Número de identificação	Número EORI do representante (se declarado na DSE)
1..1	Declarante	
1..1	Número de identificação	Número EORI do declarante
1..99	Resposta com informações suplementares	
1..1	Referência do pedido de consulta	Identificador único do pedido de consulta
0..99	Informações suplementares	Ver Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.
0..1	Código	Serão utilizados os códigos «A00», «B00», «B01», «C00», «C01», «D00», «D01», «D02», «S00» e «S01»
0..1	Texto	
0..1	Tipo de informação	É utilizado o código predefinido «R2»
0..9	Anexo binário	Ver Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.
1..1	Identificação	
1..1	Nome do ficheiro	
1..1	MIME	
0..1	Descrição	

4.4.6.2 Informações suplementares

As informações suplementares devem ser prestadas recorrendo aos códigos aplicáveis e às informações textuais fornecidas, se for caso disso. A categoria de informações suplementares pode ser repetida várias vezes para englobar todos os códigos necessários.

Código de informações suplementares:

Código	Descrição
A00	A alteração não é possível
B00	Não é possível facultar informações suplementares
B01	São facultadas informações suplementares
C00	O elemento de dados PLACI não foi confirmado
C01	O elemento de dados PLACI foi confirmado
D00	Não é possível facultar documentos
D01	São facultados documentos
D02	Informações adicionais facultadas

S00	Rastreio de CCAR não executado
S01	Rastreio de CCAR executado

Texto das informações suplementares:

Este elemento de dados será utilizado em conjugação com determinados códigos de informações suplementares para facultar as informações solicitadas ou uma explicação.

Código	Texto utilizado	Descrição
A00	Não	
B00	Não	
B01	Sim	O texto deve conter as informações solicitadas.
C00	Sim	O declarante de PLACI deve, além desta resposta, alterar as PLACI enviadas em primeiro lugar.
C01	Não	
D00	Não	
D01	Não	Não é necessário fornecer informações textuais; porém, os documentos devem ser apensos como anexos binários (ver Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.). Estes documentos podem ser, por exemplo, faturas, eCSD, listas de carga, documentos de transporte.
D02	Sim	Este código pode ser utilizado na resposta ao RFI com o código «D», no caso de o rastreio de CCAR ter sido executado e de o OE pretender informar os serviços aduaneiros do rastreio e do respetivo resultado. O texto deve conter o seguinte: «Rastreio de CCAR executado/Método: (fornecer o(s) código(s) do método de rastreio "AOM", "CMD", "EDD", "EDS", "ETD", "PHS", "VCK", "XRY")/Resultado: ("Alarme" ou "Sem alarme")»
S00	Não	
S01	Sim	Devem ser indicados o método e o resultado do rastreio. O texto deve conter o seguinte: «Método: (fornecer o(s) código(s) do método de rastreio "AOM", "CMD", "EDD", "EDS", "ETD", "PHS", "VCK", "XRY")/Resultado: ("Alarme" ou "Sem alarme")»

Exemplos:

Código do RFI	Texto do RFI	Código da resposta ao RFI	Texto da resposta ao RFI	Explicação
A20	Nome da rua idêntico ao da localidade	A0	Não existe um nome de rua; o nome da localidade foi repetido como solução alternativa	O OE foi instado a alterar a morada do expedidor, em que o nome da rua coincide com o nome da localidade. Após confirmação de que a localidade ou lugar não tem nome de

				rua, o OE utiliza esta solução alternativa ⁵ . Não é acionada nenhuma alteração.
B20	-	B01	+32123456789	Quando disponível, o número de telefone do destinatário é fornecido. O número de telefone deve apresentar-se no formato de número de telefone internacional definido na recomendação E.123 do ITU-T (02/2001): «+» «código do país» «número de telefone».
B20	-	B01	destinatário@email.com	Quando disponível, o endereço eletrónico do destinatário é fornecido.
B20	-	B00	-	Se não estiverem disponíveis nem o número de telefone nem o endereço eletrónico do destinatário, é fornecido este código de resposta.
C10	Código postal do destinatário	C01	-	Os serviços aduaneiros pediram para confirmar se o código postal do destinatário está correto. Após verificação, confirma-se que está correto.
C10	Código postal do destinatário	C00	-	Os serviços aduaneiros pediram para confirmar se o código postal do destinatário está correto. Após uma verificação, constata-se que está incorreto. Nesta situação, os dados PLACI têm de ser alterados.
D10	-	D01	-	Os documentos que acompanham a remessa estão disponíveis. Os documentos têm de ser apensos como anexos binários.
D10	-	D00	-	Nenhum documento acompanha a remessa. É fornecido este código de resposta.
D10	-	D02	Rastreo de CCAR executado/Método: XRY, EDD/Resultado: Sem alarme	Os serviços aduaneiros não perguntaram se o rastreo de CCAR foi executado, o que sucedeu, e o OE decide facultar essa informação. Devem ser indicados o método e o resultado do rastreo.

⁵ Os campos não preenchidos (por exemplo, o nome da rua em falta) conduzem automaticamente à rejeição da mensagem (ou seja, PLACI obrigatórias incompletas). Se os dados não existirem, por exemplo, quando não há um nome de rua, o OE deve preencher o campo correspondente com uma informação alternativa/disponível. Este procedimento é aprofundado no documento de orientação sobre as mensagens comuns do ICS2 [a hiperligação para o documento será facultada quando estiver disponível – o projeto está em curso].

S10	-	S01	«Método: XRY, EDD/Resultado: Sem alarme	Os serviços aduaneiros perguntaram se o rastreio de CCAR foi executado. O rastreio de CCAR foi executado e o OE está em condições de fornecer o método utilizado e o resultado desse rastreio.
S10	-	S00	-	Os serviços aduaneiros perguntaram se o rastreio de CCAR foi executado. O rastreio de CCAR não foi executado, devendo ser fornecido este código como resposta.

4.4.6.3 Anexo binário

Os documentos de imagem a fornecer como anexos binários têm de estar num dos seguintes formatos: pdf, jpeg, png.

4.4.7 Alteração dos dados PLACI

Sempre que os serviços aduaneiros tenham solicitado a alteração dos dados PLACI ou no caso de o OE constatar, após verificação dos dados PLACI, que os elementos estão incorretos, deve enviar-se a mensagem de alteração:

- IE3A43 pelo operador postal
- IE3A32 pelo integrador expresso

A referência do pedido de consulta fornecida na mensagem de RFI (IE3Q02) deve ser indicada na mensagem de alteração. Se esta referência não for indicada, os serviços aduaneiros considerarão que o OE não deu resposta ao RFI.

Ocorre	Categoria/elemento de dados	Explicação
IE3A43/IE3A32		
1..1	Data de emissão do documento	
0..1	Referência do pedido de consulta	Referência do pedido de consulta recebido por parte dos serviços aduaneiros através da mensagem de RFI IE3Q02
1..1	NRP	
1..1	Indicador de circunstâncias específicas	

4.4.8 Seguimento dado à obtenção de informações suficientes

Sempre que a avaliação do analista dos riscos aduaneiros, com base em todas as informações, conhecimentos e documentação disponíveis, concluir que subsiste um potencial risco para a segurança, poderão ser aplicadas medidas adicionais de mitigação dos riscos. Caso a sua avaliação determine que não existe tal risco, o analista envia uma mensagem de «avaliação concluída» (AC).

Se não forem recebidas informações suficientes dentro de um prazo razoável, o analista de riscos terá de avaliar o risco para a segurança tendo por base as informações insuficientes facultadas, o que poderá dar origem a medidas adicionais de mitigação. No entanto, também poderá decidir-se que é adequado enviar uma mensagem de «avaliação concluída» (AC).

Se não for enviada uma mensagem de «avaliação concluída», as mercadorias poderão continuar a circular até ao último aeroporto de carga antes de serem embarcadas a bordo de uma aeronave com destino à UE. Caso um operador tome uma decisão comercial no sentido de prosseguir com o carregamento da remessa a bordo da aeronave sem que a avaliação esteja concluída, fá-lo por sua conta e risco. Compete à transportadora aérea

decidir se permite ou não o carregamento de uma remessa em relação à qual uma consulta RFI está em aberto e nenhuma mensagem de «avaliação concluída» foi enviada.

4.4.9 Descrição geral por etapas do processo da entidade reguladora (serviço aduaneiro)

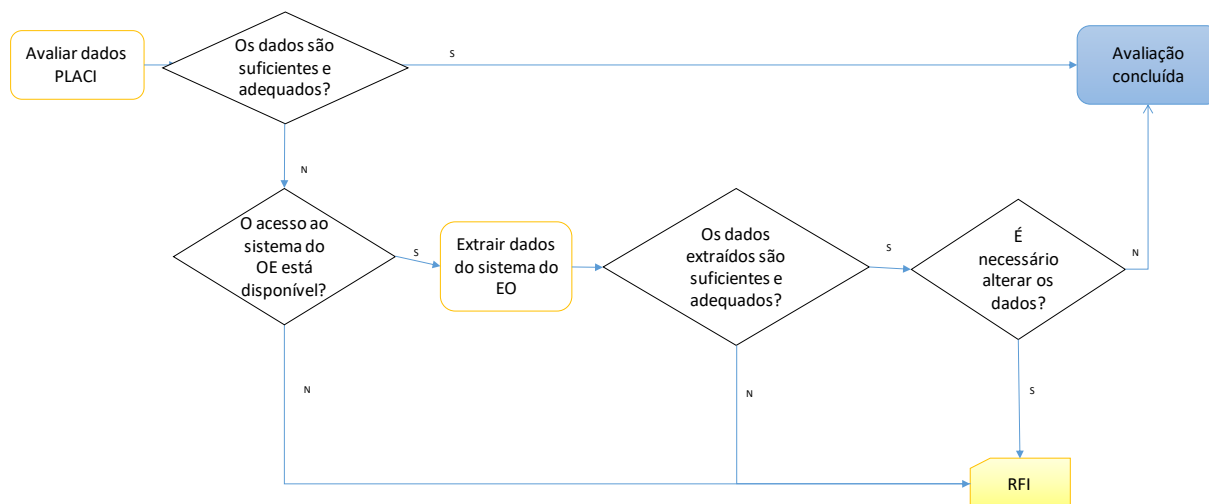


Figura 4: Processo de emissão de um RFI por parte da entidade reguladora

Etapa	Descrição	Etapa seguinte
1	Avaliar se os dados PLACI são suficientes e adequados	Em caso afirmativo, emitir uma mensagem AC Em caso negativo, passar à etapa 2
2	É possível aceder ao sistema do OE (acesso facultativo por comum acordo entre a autoridade aduaneira e o OE)? Se for possível, decidir se o acesso ao sistema do OE poderá resolver os problemas de qualidade dos dados (competência do responsável pela seleção)	Em caso afirmativo, passar à etapa 3 Em caso negativo, passar à etapa 6 (RFI)
3	Extrair dados do sistema do OE (facultativo)	
4	As informações extraídas do sistema do OE são suficientes e adequadas?	Em caso afirmativo, passar à etapa 5 Em caso negativo, passar à etapa 6 (RFI)
5	Com base nos dados extraídos, é necessário alterar os dados PLACI? Por exemplo, se o nome ou a morada do expedidor forem diferentes do indicado inicialmente, poderá ser gerada uma correspondência nova ou diferente relativamente aos critérios acordados em conjunto	Em caso afirmativo, passar à etapa 6 (RFI) Em caso negativo, emitir uma mensagem AC
6	Emitir um pedido de informações (RFI)	

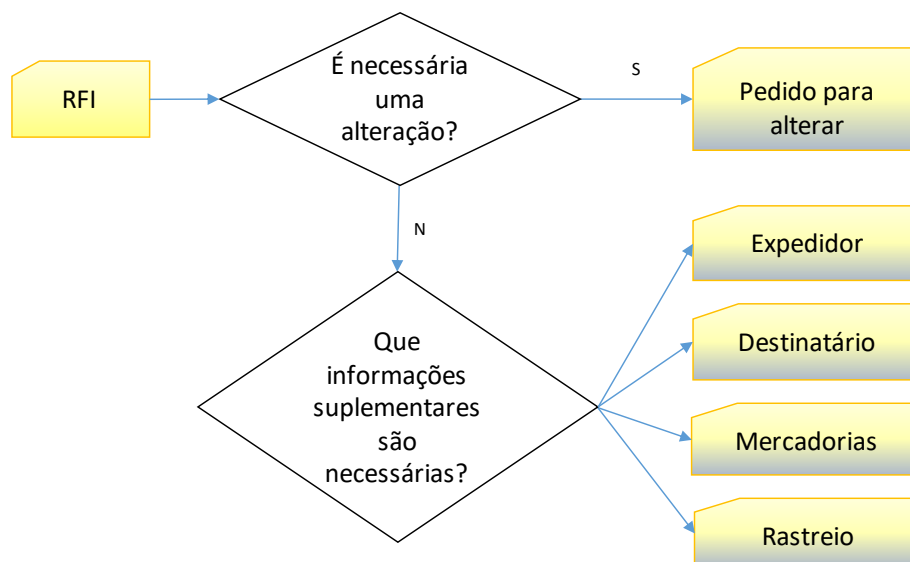


Figura 5: Processo de emissão de diferentes tipos de RFI por parte da entidade reguladora

Etapa	Descrição	Etapa seguinte
6	Pedido de informações (RFI)	Passar à etapa 7
7	É necessária uma alteração dos dados PLACI?	Em caso afirmativo, emitir um RFI do tipo «AMD» (alteração) Em caso negativo, passar à etapa 8
8	Que informações suplementares são necessárias?	Emitir um RFI do tipo «RFI» com o código aplicável (ver Error! Reference source not found.)

4.5 Pedido de rastreio (RFS)

Sempre que sejam necessárias provas adicionais para determinar se existe um risco para a segurança da aviação, ou quando não seja possível determinar o risco com as informações disponíveis (incluindo as informações suplementares na sequência de um RFI), a autoridade aduaneira solicitará ao operador económico que execute o rastreio em conformidade com os requisitos aplicáveis à carga e ao correio de alto risco (CCAR).

Embora a execução efetiva do rastreio possa não ser sempre da responsabilidade do OE, a responsabilidade por assegurar que é dada resposta ao pedido de rastreio continua a ser do OE. Nestes casos, compete, portanto, ao OE contactar a entidade, o operador ou a autoridade responsável pelas atividades de rastreio na localização em causa, de modo a garantir que é dada resposta ao pedido.

Nos termos da legislação relativa à carga aérea com destino à UE⁶, os controlos de segurança, o rastreio e o rastreio de carga de alto risco (CCAR) só podem ser efetuados pelos operadores ACC3 e RA3 designados pela UE, através dos meios e métodos para os quais foram certificados, definidos nos pontos 6.7.3 e 6.7.4 do anexo da Decisão de Execução C(2015)8005 da Comissão⁷.

Nas localizações isentas da aplicação da legislação relativa à carga aérea com destino à UE⁸, os operadores económicos e as entidades, operadores ou autoridades responsáveis pela execução do rastreio devem pelo menos seguir os meios e métodos descritos no Manual de Segurança da Aviação da OACI, doc. 8973, ponto 13.5.6⁹.

Na sua resposta à mensagem de RFS, o operador económico deve:

- confirmar que o rastreio em causa já foi executado, bem como os respetivos resultados (alarme – sem alarme), ou
- executar o rastreio (ou assegurar a sua execução) e confirmar que o rastreio foi executado, bem como os respetivos resultados (alarme – sem alarme)¹⁰.

Ao enviar uma mensagem de RFS, a autoridade aduaneira pode considerar a possibilidade de indicar ao operador a razão subjacente à consulta, permitindo-lhe determinar de forma mais fundamentada qual o melhor método de rastreio para dar resposta ao risco potencial. Se tal não for possível por motivos de confidencialidade das informações, a autoridade poderá, em circunstâncias excecionais, sugerir um método específico para o rastreio de CCAR.

Relativamente às remessas que ainda não ou que já não estejam situadas nas instalações do operador económico, a autoridade competente e o operador devem concordar na necessidade de mover a expedição para uma localização onde o equipamento de rastreio adequado esteja disponível.

4.5.1 Requisitos de disponibilidade organizacional e operacional

Todos os intervenientes devem assegurar a disponibilidade organizacional e operacional necessária, do seguinte modo:

Enquanto remetente do RFS, a autoridade aduaneira deve assegurar:

- Disponibilidade 24 horas por dia, 7 dias por semana;
- Disponibilidade operacional e dados de contacto dos serviços aduaneiros (a par da autoridade nacional da aviação civil, dependendo do quadro nacional).

Enquanto destinatário do RFS, o OE deve assegurar:

- Ponto de contacto centralizado/único (consoante o modelo de negócio) e disponibilidade 24 horas por

⁶ Regime ACC3 – ponto 6.8 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão.

⁷ Informação não pública.

⁸ Informação não pública.

⁹ Informação não pública.

¹⁰ Princípios orientadores do JWGACI, em anexo do presente documento.

dia, 7 dias por semana.

- O OE deve dispor de processos operacionais para responder oportunamente ao pedido.
- O seguimento a dar ao pedido deve observar as disposições pertinentes em matéria de segurança da aviação civil, de acordo com o regulamento da UE em matéria de ACC3/RA3/KC3, ou com o Manual de Segurança da Aviação da OACI, doc. 8973, ponto 13.5.6¹¹, consoante o caso.
- O OE deve dispor do acesso necessário às informações que forneçam os resultados do rastreio.
- É obrigatório dispor de uma interface com o ICS2 ou, no caso do modelo postal, de uma interface entre os operadores designados de origem e destino, como forma de apoio a toda a troca de mensagens necessária.

4.5.2 Língua a utilizar

Caso seja utilizado texto livre na troca de mensagens, ou durante os contactos entre remetentes e destinatários de pedidos, recomenda-se vivamente a utilização da língua inglesa (especialmente para evitar situações de demora para os intervenientes no processo devido à necessidade de traduzir).

4.5.3 Mensagem de pedido de rastreio (IE3Q03)

4.5.3.1 Conteúdo da mensagem IE3Q03

Ocorre	Nome ICS2	Nome CAU
IE3Q03		
1..1	Data de emissão do documento	A data do RFS
1..1	NRP	Número de registo da DSE
1..1 Estado-Membro responsável		
1..1	País	Estado-Membro que emite o RFI
0..1 Representante		
1..1	Número de identificação	Número EORI do representante (se declarado na DSE)
0..1 Documento de transporte (nível house)		
1..1	Número de referência	Número de referência do documento de transporte (HAWB, número de envio postal – S10)
1..1	Tipo	Tipo de documento de transporte
1..1 Declarante		
1..1	Número de identificação	Número EORI do declarante
1..99 Informações detalhadas sobre o pedido de consulta		
1..1	Referência do pedido de consulta	Identificador único do pedido de consulta
0..1	Método recomendado para o rastreio de CCAR	Serão utilizados os códigos «AOM», «CMD», «EDD», «EDS», «ETD», «PHS», «VCK», «XRY».
1..1	Tipo de pedido	É utilizado o código predefinido «RFS»
0..1 Documento de transporte (nível house)		
0..1	Número de referência	Número de referência do documento de transporte (HAWB, número de envio postal – S10)
0..1	Tipo	Tipo de documento de transporte

¹¹ Informação não pública.

4.5.4 Mensagem de resposta ao pedido de rastreio (IE3R03)

Devido à natureza dos processos PLACI (envio dos dados o mais cedo possível), poderão existir motivos operacionais que impeçam o OE de responder oportunamente. Tal não invalida o pressuposto de que a carga e o correio não serão carregados a bordo da aeronave enquanto o RFS não tiver obtido resposta. A autoridade aduaneira pode decidir, caso a caso, contactar o OE para ser informada do estado da situação.

4.5.4.1 Conteúdo da mensagem IE3R03

Ocorre	Nome ICS2	Nome CAU
IE3R03		
1..1	Data de emissão do documento	A data da resposta ao RFS
1..1	NRP	Número de registo da DSE
1..1 Estado-Membro responsável		
1..1	País	Estado-Membro que emite o RFI
0..1 Representante		
1..1	Número de identificação	Número EORI do representante (se declarado na DSE)
0..1 Documento de transporte (nível <i>master</i>)		
1..1	Número de referência	Número de referência do documento de transporte (HAWB, número de envio postal – S10)
1..1	Tipo	Tipo de documento de transporte
1..1 Declarante		
1..1	Número de identificação	Número EORI do declarante
1..99 Resultados do rastreio de CCAR		
1..1	Referência do pedido de consulta	Identificador único do pedido de consulta
1..1	Resultado	Serão utilizados os códigos «1 – Sem alarme» e «2 – Alarme»
2..9 Método de rastreio		
1..1	Método	Serão utilizados os códigos «AOM», «CMD», «EDD», «EDS», «ETD», «PHS», «VCK», «XRY».
0..99 Informações suplementares		
0..1	Texto	Eventuais informações suplementares podem ser indicadas aqui
0..1	Tipo de informação	É utilizado o código predefinido «R4»
0..9 Anexo binário		
Pode ser apenas uma eCSD à resposta		
1..1 Identificação		
1..1 Nome do ficheiro		
1..1 MIME		
0..1 Descrição		
0..1 Documento de transporte (nível <i>house</i>)		
1..1	Número de referência	Número de referência do documento de transporte (HAWB, número de envio postal – S10)
1..1	Tipo	Tipo de documento de transporte

4.5.5 Descrição geral por etapas do processo da entidade reguladora (serviço aduaneiro)

4.5.5.1 Emitir um RFS

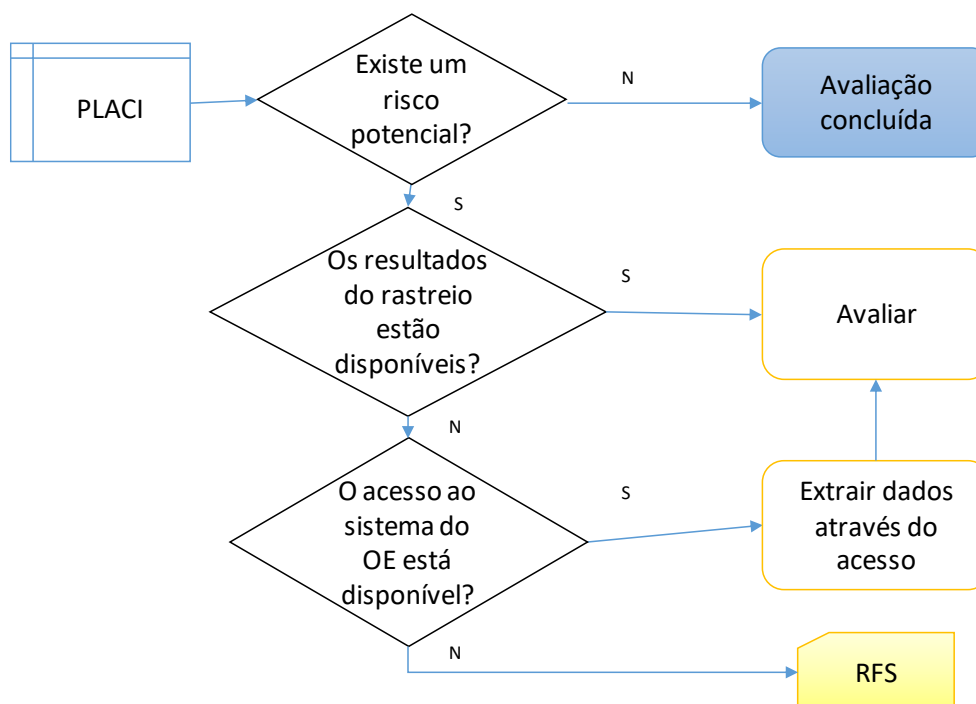


Figura 6: Processo de emissão de um RFS por parte da entidade reguladora

Etapa	Descrição	Etapa seguinte
1	Com base nos dados PLACI, existe um risco potencial para a segurança da aviação?	Em caso afirmativo, passar à etapa 2 Em caso negativo, emitir uma mensagem AC
2	Existem informações relativas ao rastreio, por exemplo, num repositório comum inserido na declaração das PLACI original (dados facultativos), e essas informações são suficientes? Caso existam informações sobre o rastreio, decidir se as mesmas são suficientes (competência do responsável pela seleção).	Em caso afirmativo, passar à etapa 3 Em caso negativo, passar à etapa 4
3	Analisar as informações [ver Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.]	
4	É possível aceder ao sistema do OE?	Em caso afirmativo, passar à etapa 5 Em caso negativo, passar à etapa 6 (RFS)
5	Extrair dados do sistema do EO Decidir se o acesso ao sistema do OE pode permitir obter informações pertinentes sobre o rastreio; decidir se essas informações são suficientes (competência do responsável pela seleção).	Em caso afirmativo, passar à etapa 3 Em caso negativo, passar à etapa 6
6	Emitir um pedido de rastreio (RFS)	
7	Notificar a transportadora (opção não suportada pelo sistema)	

4.5.5.2 Analisar as informações (incluindo as informações sobre o rastreio)

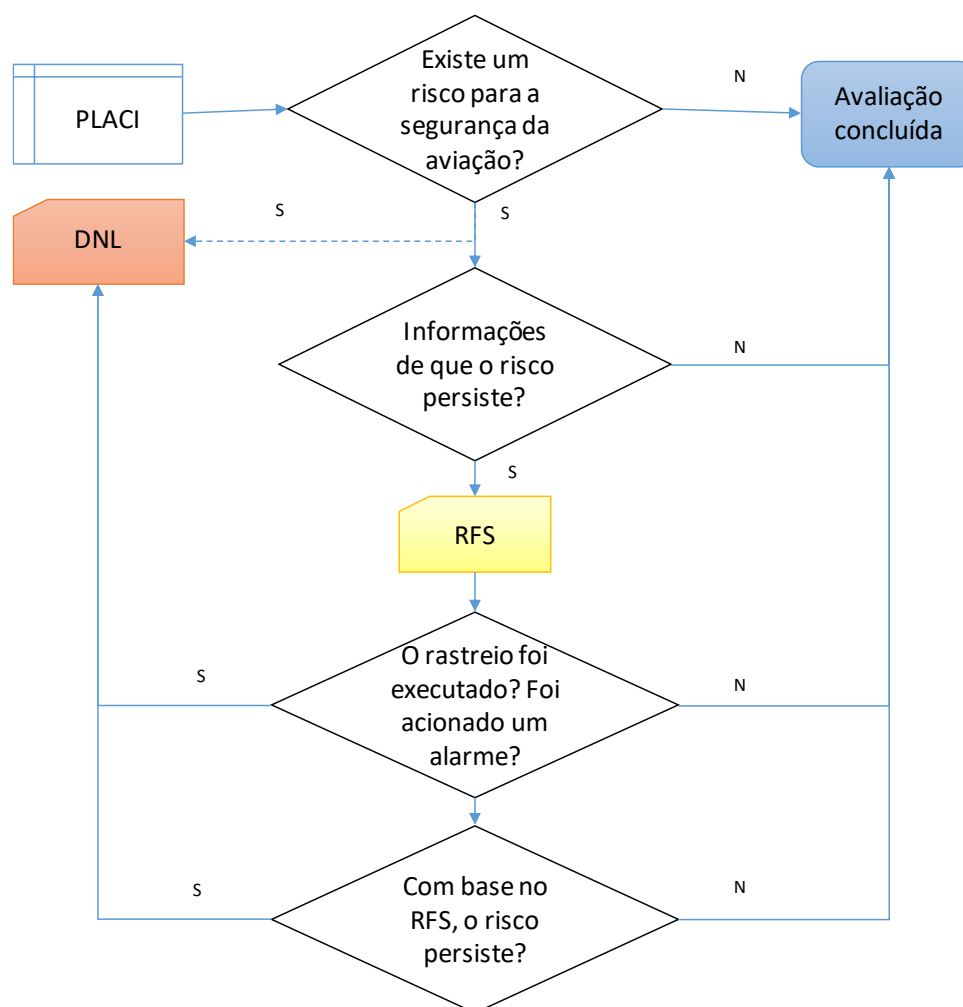


Figura 7: Processo de aferição das informações por parte da entidade reguladora

Etapa	Descrição	Etapa seguinte
1	Com base nos dados PLACI e nas informações pertinentes das partes interessadas (incluindo as informações facultativas sobre o rastreio efetuado), continua a existir um risco para a segurança da aviação?	Em caso afirmativo, passar à etapa 2 Em caso afirmativo, passar (alternativamente) à etapa 6 (DNL) Em caso negativo, emitir uma mensagem AC
2	Existem informações sobre uma ameaça específica que indiquem que o risco persiste apesar do rastreio de CCAR executado? O operador económico será informado sobre os aspetos que deverá analisar. O facto de indicar ao operador o motivo do risco que deve analisar (ou seja, assegurar que são fornecidos ao operador elementos que lhe permitam saber o que deve procurar) ajudá-lo-á a determinar qual o melhor método de rastreio para dar resposta ao risco potencial. A notificação de dados sensíveis será realizada fora do sistema e decidida caso a caso.	Em caso afirmativo, passar à etapa 3 (RFS) Em caso negativo, emitir uma mensagem AC

3	Enviar um RFS	
4	O rastreio foi executado? Foi acionado um alarme?	Em caso afirmativo, passar à etapa 6 (DNL) Em caso negativo, emitir uma mensagem AC
5	Com base no RFS, o risco persiste?	Em caso afirmativo, passar à etapa 6 (DNL) Em caso negativo, emitir uma mensagem AC
6	Enviar uma mensagem DNL	

4.6 Não Carregar (DNL)

Pode ocorrer uma situação de «Não Carregar» nos seguintes casos, nos quais a autoridade (aduaneira) do Estado-Membro emitirá uma ordem «Não Carregar» através da mensagem especificada:

- Caso 1: se as informações antecipadas relativas à carga coincidirem com cenários específicos de informações ou ameaças que indiquem a existência de uma ameaça iminente para a segurança da aviação (por exemplo, um engenho explosivo);
- Caso 2: se, durante o processo de resolução de um RFS, for identificado um elemento na carga que constitua uma ameaça¹².

De acordo com as normas aplicáveis e as práticas recomendadas no anexo 17 do Manual de Segurança da Aviação da OACI, doc. 8973, no que respeita ao tratamento de interferências ilícitas¹³, devem existir protocolos para dar resposta aos casos de ameaça iminente para a aeronave resultante de uma expedição de carga aérea.

Todos os intervenientes devem assegurar a disponibilidade organizacional e operacional necessária, do seguinte modo:

Enquanto remetente da mensagem DNL, a autoridade (aduaneira) do Estado-Membro deve assegurar:

- Disponibilidade 24 horas por dia, 7 dias por semana;
- Disponibilidade operacional e dados de contacto dos serviços aduaneiros, da autoridade nacional da aviação civil e/ou de outra autoridade nacional interveniente nesta matéria, dependendo do quadro nacional.

Enquanto destinatário da mensagem DNL, o OE deve assegurar:

- Ponto de contacto centralizado/único (consoante o modelo de negócio) e disponibilidade 24 horas por dia, 7 dias por semana.
- O OE deve dispor de processos operacionais para responder ao pedido DNL.
- É obrigatório dispor de uma interface com o ICS2 ou, no caso do modelo postal, de uma interface entre os operadores designados de destino e de origem, como forma de apoio à mensagem DNL.

4.6.1 Língua a utilizar

Caso seja utilizado texto livre na troca de mensagens, ou durante os contactos entre remetentes e destinatários de pedidos, recomenda-se vivamente a utilização da língua inglesa (especialmente para evitar situações de demora para os intervenientes no processo devido à necessidade de traduzir).

4.6.2 Mensagem do pedido «Não Carregar» (IE3Q01)

4.6.2.1 Conteúdo da mensagem IE3Q01

Ocorre	Categoria/elemento de dados	Explicação
IE3Q01		
1..1	Data de emissão do documento	A data do pedido «Não Carregar»
1..1	NRP	Número de registo da DSE
1..1	Estado-Membro responsável	
1..1	País	Estado-Membro que emite a mensagem DNL
0..1	Representante	

¹² A emissão de uma mensagem DNL durante o processo de resolução de um RFS pressupõe uma resposta imediata por parte do OE.

¹³ Anexo 17, capítulo 5: «Management of Response to acts of unlawful interference» (Gestão da resposta a atos de interferência ilícita) – doc. 8973, capítulo 17: «Crisis Management and response to acts of unlawful interference» (Gestão de crises e resposta a atos de interferência ilícita) – informação não pública.

1..1	Número de identificação	Número EORI do representante (se declarado na DSE)
0..1	Documento de transporte (nível house)	
1..1	Número de referência	Número de referência do documento de transporte (HAWB, número de envio postal – S10)
1..1	Tipo	Tipo de documento de transporte
0..1	Declarante	
1..1	Número de identificação	Número EORI do declarante
1..1	Detalhes do pedido «Não Carregar»	
0..1	Documento de transporte (nível house)	
1..1	Número de referência	Número de referência do documento de transporte (HAWB, número de envio postal – S10)
1..1	Tipo	Tipo de documento de transporte

4.6.2.2 Detalhes do pedido «Não Carregar»

Nesta categoria, será incluído o número de referência do HAWB ou o número de envio postal (S10) da remessa para a qual é emitida uma mensagem DNL. Outras remessas *house* abrangidas pela mesma DSE para as quais não tenha sido emitida uma mensagem DNL não serão afetadas e receberão uma mensagem AC.

4.6.3 Descrição geral por etapas do processo da entidade reguladora (serviço aduaneiro)

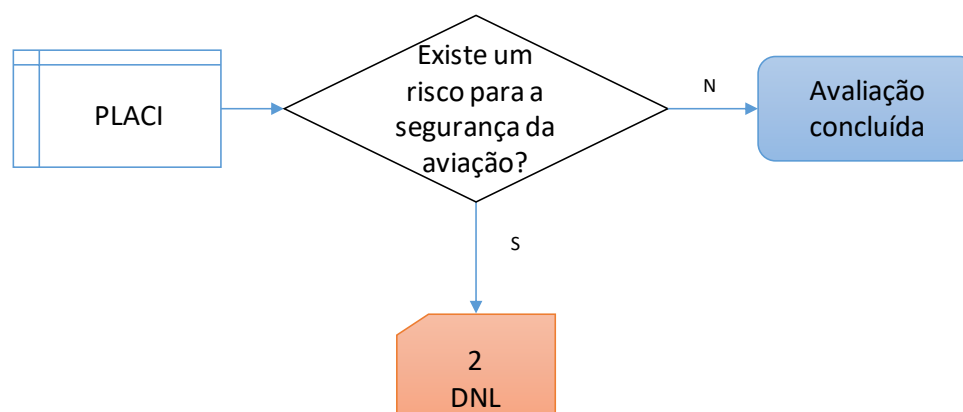


Figura 8: Processo de emissão de DNL por parte da entidade reguladora

Etapa	Descrição	Etapa seguinte
1	Existe uma ameaça iminente para a segurança da aviação?	Em caso afirmativo, passar à etapa 2 (DNL) Em caso negativo, emitir uma mensagem AC
2	Enviar uma mensagem DNL	
3	Notificar a transportadora (opção não suportada pelo sistema)	

4.6.4 Procedimentos a seguir sempre que tenha sido emitida uma mensagem DNL

4.6.4.1 Autoridade aduaneira que emite a mensagem DNL

- A autoridade aduaneira que emite a mensagem DNL transfere a responsabilidade para a autoridade nacional competente para a segurança da aviação civil.
- O contacto com o OE será estabelecido pela autoridade nacional competente.

4.6.4.2 Destinatário da notificação «Não Carregar»

- A localização da remessa de alto risco objeto da notificação «Não Carregar» deve ser apurada imediatamente.
- Deve ser assegurada a ativação de todos os protocolos de resposta a emergências e procedimentos de segurança aplicáveis (ou seja, informações de segurança à potencial transportadora aérea, a outro operador económico, à entidade de movimentação de carga, etc.).
- Se for caso disso e em função das circunstâncias locais, deve proceder-se à notificação das autoridades competentes (no domínio da segurança a nível local).

4.6.4.3 Autoridade(s) adequada(s) identificada(s) na legislação nacional ou da UE

As autoridades devem realizar as seguintes ações:

- Avaliação de possíveis consequências adicionais do risco identificado, incluindo a seleção de remessas com características semelhantes através do processo da UE de análise de riscos das PLACI ou de outros instrumentos pertinentes;
- Tomada de diligências no sentido de partilhar informações sobre riscos com todos os operadores económicos potencialmente abrangidos, de modo a permitir a rápida identificação de riscos similares;
- Coordenação com outras autoridades nacionais potencialmente empenhadas noutras medidas de mitigação de riscos;
- Prestação de assistência ao operador económico na gestão da situação criada pela notificação «Não Carregar»;
- Coordenação com as autoridades adequadas de outros Estados-Membros da UE, quer diretamente quer através das instituições europeias (por exemplo, do comité de regulamentação AVSEC - Serviço de Segurança da Aviação);
- A autoridade competente para a aviação civil no Estado-Membro em causa trabalhará em coordenação com a sua contraparte no Estado onde foi identificada e onde teve origem a remessa objeto de uma notificação DNL.

5 PROCEDIMENTOS ALTERNATIVOS (A DESENVOLVER)

Caso o sistema esteja indisponível, aplicam-se os mesmos procedimentos, mas sem o apoio de ferramentas informáticas.

[Os meios de comunicação serão aditados depois de o plano de continuidade das atividades ser estabelecido.]

6 ANEXOS

6.1 Anexo 1: Processos postais

O presente anexo, que está em consonância com as orientações gerais formuladas anteriormente, visa enunciar as diferentes etapas a seguir no caso do modelo postal.

As partes interessadas do processo postal são as seguintes:

- Serviços aduaneiros de origem
- Serviços aduaneiros de destino
- Autoridades nacionais da aviação civil
- Companhias aéreas
- Serviços postais de origem
- Serviços postais de destino
- Qualquer parte interessada implicada na cadeia de abastecimento (AAE, despachante aduaneiro, agentes gerais de vendas)

Por razões de «simplicidade», é utilizada a seguinte **terminologia** no documento:

- Operador postal no país de origem OD O
- Serviços aduaneiros no país de origem: serviços aduaneiros A
- Operador postal no país de destino OD D
- Serviços aduaneiros no país de destino: serviços aduaneiros B
- As expressões «envio postal» ou «mercadoria postal» têm o significado de «remessa *house*» (serviços aduaneiros/AVSEC). A expressão «remessa postal» tem o significado de «remessa *master*».

6.1.1 Orientações por etapas destinadas aos serviços postais em países terceiros:

1. Fornecer o ITMATT ao serviço postal de destino o quanto antes

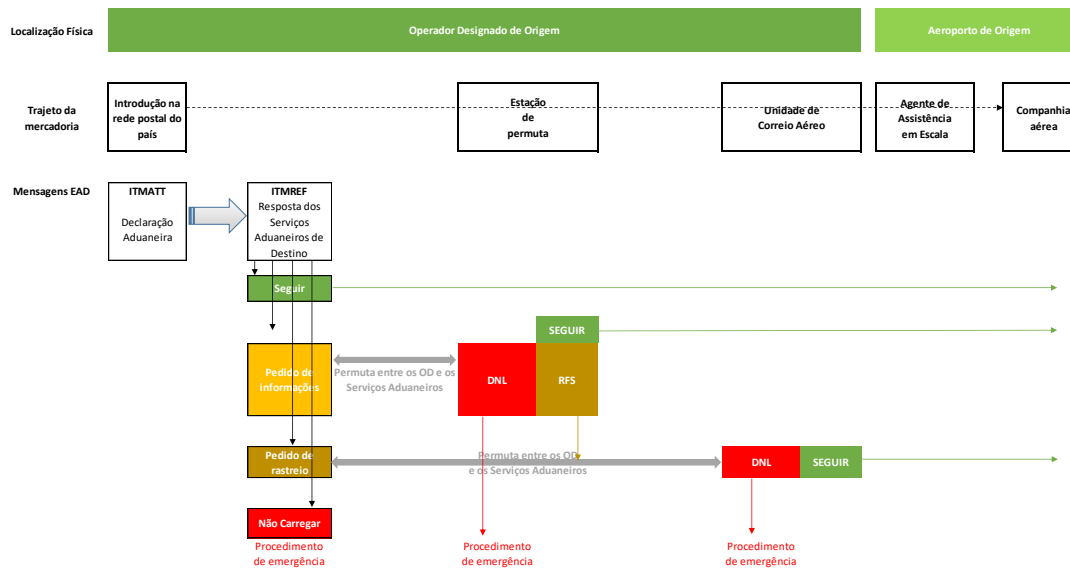
- Antes de enviar mensagens ITMATT ao OD D, o OD O deve verificar se:
 - Os elementos de dados «7+1» mínimos exigidos estão completos de acordo com as especificações técnicas da UE;
 - Estão disponíveis todos os documentos eventualmente necessários para justificar a natureza da expedição;
 - A estrutura da mensagem está em consonância com as recomendações formuladas nas normas da UPU, a fim de satisfazer as exigências de qualidade esperada dos dados;
 - Em conformidade com a Convenção da UPU, a língua utilizada na mensagem ITMATT é:
 - inglês,
 - ou francês,
 - ou a língua do país de destino¹⁴.
- Em função do tipo de fluxo, podem ser equacionados diferentes calendários para a transmissão dos dados:

¹⁴ Transliteração prevista na versão 2 do ICS2.

- Os dados B2C (comércio eletrónico) e B2B devem ser transmitidos assim que disponíveis. Nestes casos, as mensagens ITMATT podem ser transmitidas antes da entrada física da mercadoria na cadeia de abastecimento. O serviço postal de origem terá de garantir subseqüentemente que o artigo foi efetivamente recebido na cadeia de distribuição postal (as mercadorias seguem os dados).
- Os dados ITMATT C2C só podem ser transmitidos o quanto antes na estação de correios (tecnologia OCR, captura baseada em imagens, formato eletrónico) e, o mais tardar na estação de permuta de saída.

2. Tempo de espera para as respostas dos serviços aduaneiros B

Uma vez que algumas respostas são mais demoradas, o operador postal pode desejar manter os artigos à parte durante 120 minutos, em função do contexto operacional, inclusivamente quando os dados ITMATT tenham sido enviados com atraso. Tal não invalida que o RFI, o RFS ou a mensagem DNL sejam emitidos numa fase posterior e que o operador postal tenha de fornecer uma resposta adequada.



3. Imbricação

- Fazer a leitura do identificador de cada artigo (código de barras S10) e conferir no sistema informático operacional se foi ou não recebida uma mensagem de «avaliação concluída».
- Caso o sistema informático receba uma mensagem de «avaliação concluída» (AC), o artigo pode ser imbricado.
- Os artigos têm de ser removidos das expedições se o sistema informático indicar:
 - «Pedido de informações»
 - «Pedido de rastreio»
 - «Não Carregar»
 - «Resposta AC ainda não recebida»

Mensagem importante: Só se devem imbricar os artigos que tenham recebido uma mensagem de «avaliação concluída».

4. Criar mensagem PREDES e transmiti-la ao serviço postal de destino

5. Tratamento das mensagens de consultas

a. Mensagem de RFI (pedido de informações)

Ao tratar um RFI, o OD O deve assegurar que o seu nível de competências é suficiente para gerir os diferentes pedidos em formato de texto.

- O OD O recebe uma mensagem de RFI para alterar os dados iniciais:
 - Exemplo: «ZZZZZ» é o nome da localidade;
 - O OD O pode verificar outro sistema informático para conferir os elementos de dados relevantes ou tentar contactar o remetente para lhe solicitar o valor correto;
 - Se o valor correto tiver sido identificado, os dados ITMATT devem ser alterados e novamente transmitidos ao OD D.
- O OD O recebe uma mensagem de RFI para transmitir informações suplementares:
 - Exemplo: indicar número de telefone;
 - O OD O deve contactar o remetente para recolher as correspondentes informações suplementares;
 - Se as informações suplementares forem recolhidas, os dados devem ser introduzidos no formulário de resposta ao RFI e transmitidos imediatamente ao serviço postal de destino.
- O OD O recebe uma mensagem de RFI para facultar documentos adicionais (além da CSD):
 - Exemplo: Fatura relativa a expedições comerciais;
 - O operador A deve contactar o remetente para recolher o documento pertinente;
 - Se o documento for recolhido (por exemplo, em formato PDF), deve ser anexo à mensagem de resposta ao RFI e transmitido imediatamente ao serviço postal de destino.
- O OD O recebe uma mensagem de RFI para facultar a cópia de uma CSD¹⁵ (poderá facultá-la, quando estiver disponível):
 - Determinados OD O já realizam rastreios de segurança da aviação nas fases iniciais do processo. Nestes casos, pode ser fornecida uma CSD a nível da remessa.
- Se não tiver sido possível recolher informações num prazo razoável (2 horas), o OD O deverá indicá-lo no formulário de resposta ao RFI e transmitir a resposta ao RFI ao OD D, com vista a informar os serviços aduaneiros B.
- Se não tiver sido possível recolher quaisquer informações, o OD O poderá indicá-lo no formulário de resposta ao RFI e transmitir a resposta ao RFI ao OD D.
- Aguardar a mensagem de «avaliação concluída» depois de ter sido transmitida a resposta ao RFI:
 - O artigo só deverá ser carregado numa aeronave após a receção da mensagem de «avaliação concluída»;
 - Poderão seguir-se mensagens adicionais de RFI, RFS ou DNL.

b. Mensagem de RFS (pedido de rastreio)

- Os serviços aduaneiros B apenas devem enviar uma mensagem de RFS nos casos em que seja necessário um procedimento de rastreio de carga e correio de alto risco para concluir a avaliação de riscos inicial.
- Esse pedido é consentâneo com a legislação internacional e da UE relativa à segurança da aviação.
- Os envios postais deste tipo devem ser rastreados de acordo com instruções específicas. Os OD O devem dispor de procedimentos que permitam assegurar a execução do rastreio de carga e correio de alto risco. (O serviço postal de origem terá de adotar procedimentos para dar resposta a potenciais RFS, assegurando o necessário rastreio). Em caso de incumprimento, a companhia aérea recusará a expedição em causa (a menos que existam funcionalidades de rastreio de CCAR).
- Após o rastreio, a mensagem de resposta ao RFS deverá ser preenchida e transmitida ao OD D, com vista a informar os serviços aduaneiros B dos resultados do rastreio.

¹⁵ Tal como referido anteriormente, não existe uma hierarquia para as consultas. Assim, teoricamente, um RFI pode seguir-se a um RFS.

- O rastreio de CCAR só pode ser executado por uma entidade, um operador ou uma companhia aérea que cumpra a legislação da UE relativa à segurança da aviação.
- Aguardar a mensagem de «avaliação concluída» depois de ter sido transmitida a resposta ao RFS:
 - O artigo só deverá ser carregado numa aeronave após a receção da mensagem de «avaliação concluída».

c. Mensagem DNL (Não Carregar)

- A mensagem DNL representa sempre uma emergência, que implica a presença potencial de um engenho explosivo. O seu acionamento exige a adoção de procedimentos de emergência em conformidade com as regras dos serviços postais. Nestas situações, é fundamental manter informadas todas as partes interessadas de ambos os lados da cadeia de distribuição postal mundial.
- A comunicação deve ser realizada em duas fases:
 - 1.ª fase: os serviços aduaneiros B emitem um alerta urgente:
 - o OD D deve intervir alertando o OD O;
 - as autoridades competentes no país de origem podem iniciar uma investigação para rastrear a origem do envio postal até identificar o seu remetente.
 - 2.ª fase: o OD O deve envidar todos os esforços para identificar o mais depressa possível o envio postal «implicado» ao nível da instalação onde o artigo está armazenado, aplicando o procedimento de isolamento do artigo e o procedimento de proteção do pessoal e das instalações. Pode ser equacionado o estabelecimento de um plano de comunicações paralelas com todas as instalações que tenham feito parte da rota do envio postal em causa.

6. Acordo com as companhias aéreas

- Importa prever um acordo bilateral com as companhias aéreas que devem ser informadas de que as remessas receberam uma «avaliação concluída» para os envios postais incluídos nas expedições.
- Devem estar em vigor protocolos de comunicação e/ou processos empresariais normalizados entre as companhias aéreas e os operadores designados, para que as transportadoras aéreas possam ser informadas e possam tomar medidas aquando da receção tardia de RFS e mensagens DNL. Pode dar-se o caso de um operador designado receber um RFS ou uma mensagem DNL depois de ter sido entregue uma remessa de correio à transportadora aérea.

6.1.2 Orientações por etapas destinadas aos serviços postais dos países da UE:

1. Receber mensagens ITMATT

2. Converter mensagens ITMATT em mensagens F43 e transmiti-las aos serviços aduaneiros de destino

- Recomendação: colocar todos os dados ITMATT disponíveis (elementos de dados facultativos) na mensagem F43, a fim de reduzir o número possível de RFI ou RFS.

3. Nos casos em que recebe consultas (por exemplo: RFI)

- Avaliar se o RFI pode ser tratado logo no destino (por exemplo: o sistema informático dos serviços postais de destino cria valores incorretos em F43);
- Se for possível tratar o pedido, preencher a nova F43 e transmiti-la novamente aos serviços aduaneiros de destino.

4. Reencaminhar a mensagem de «avaliação concluída», o RFI, o RFS ou a mensagem DNL, consoante o caso, aos serviços postais de origem

5. Receber respostas ao RFI/RFS ou segundas mensagens ITMATT
6. Enviar respostas (ver ponto 5) aos serviços aduaneiros de destino
7. Receber mensagens PREDES
8. Converter mensagens PREDES em mensagens F44¹⁶ e transmiti-las aos serviços aduaneiros de destino

6.1.3 Mapa de processos

6.1.3.1 Processos operacionais

Os dois diagramas que se seguem ilustram o trajeto de um envio postal ao longo da cadeia de abastecimento, desde o ponto em que entra na rede até à sua entrega ao destinatário. Além disso, os diagramas indicam as mensagens correspondentes, que permitem seguir:

- os envios trocados entre operadores postais (ocorrências EMS ou EMSEVT¹⁷);
- as expedições (PREDES, REDES) e remessas (PRECON, RESCON) trocadas entre operadores postais;
- as remessas quando os contentores sejam entregues entre operadores postais e companhias aéreas (CARDIT, RESDIT).

A principal conclusão a retirar dos dois diagramas é o facto de ser tecnicamente possível os operadores postais seguirem um envio ao longo da cadeia de toda a abastecimento através de mensagens EMSEVT, desde que possuam as ferramentas informáticas e os sistemas de informação necessários. Estes mecanismos já estão implantados para determinados tipos de fluxos, tais como fluxos de EMS e de encomendas. A UPU está a desenvolver a aplicação deste procedimento aos fluxos de pequenas embalagens que contenham mercadorias.

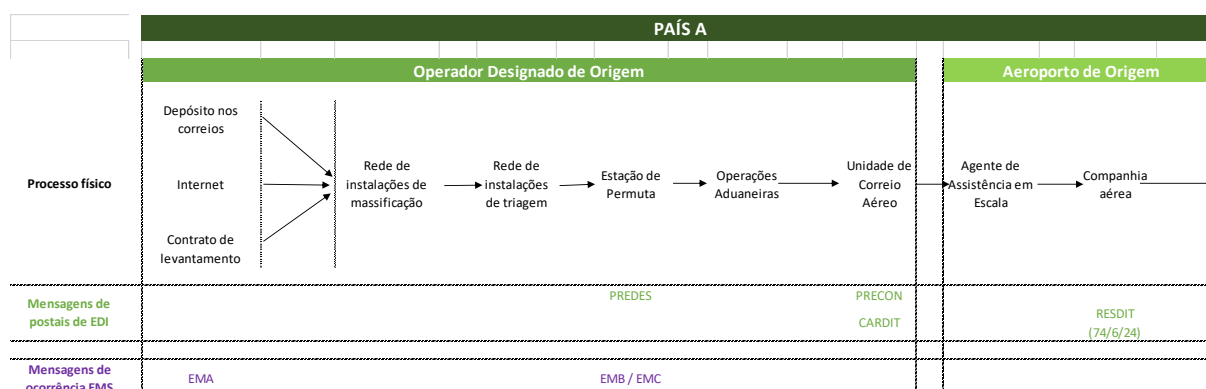


Figura 9: Processo no país A

¹⁶ No caso de a mensagem PREDES incluir **apenas** envios de correspondência isentos da obrigação de preenchimento dos dados da DSE em conformidade com as disposições aduaneiras em vigor, não é obrigatório o envio da mensagem.

¹⁷ EMSEVT – sistema geral de seguimento e rastreio.

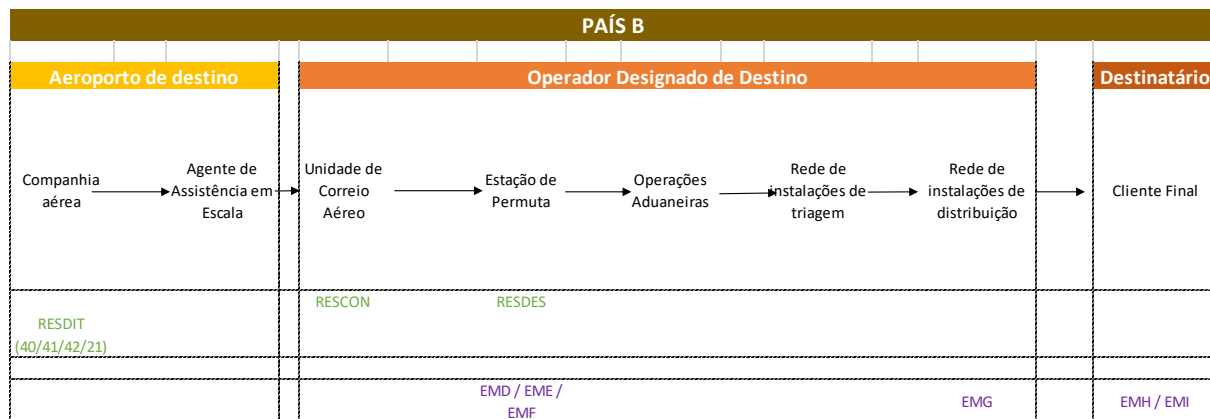


Figura 10: Processo no país B

6.2 Anexo 2: Princípios orientadores do JWGACI

Fim do documento