

# **PENALIDADES CIVEIS PARA PASSAGEIROS CLANDESTINOS**

**Lei da Imigração e Asilo de 1999 RASCUNHO**

**Nível de Penalidade: Código de Conduta**

Janeiro de 2023

# **PENALIDADES CIVEIS PARA PASSAGEIROS CLANDESTINOS**

**Lei da Imigração e Asilo de 1999 RASCUNHO**

**Nível de Penalidade: Código de Conduta**

Apresentado ao Parlamento nos termos do n.º 3 do artigo 32A  
da Lei da Imigração e Asilo de 1999

Janeiro de 2023



Esta publicação está licenciada sob os termos da Open Government Licence v3.0, salvo indicação em contrário. Para ver esta licença, visite [nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3](https://nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3).

Quando identificamos qualquer informação de direitos autorais de terceiros, você precisará obter permissão dos detentores de direitos autorais envolvidos.

Esta publicação está disponível em [www.gov.uk/official-documents](https://www.gov.uk/official-documents).

Quaisquer questões relativas a esta publicação devem ser-nos enviadas para

BF.CECPT@homeoffice.gov.uk. ISBN 978-1-5286-3866-1

E02849352 01/23

Impresso em papel com um teor mínimo de fibra reciclada de 40%

Impresso no Reino Unido pela HH Associates Ltd. em nome do Controlador do Escritório de Papelaria de Sua Majestade

# ÍNDICE

INTRODUCTION .....	5
PART ONE – SECTION 31A – FAILING TO SECURE A GOODS VEHICLE .....	6
PART TWO – SECTION 32 – CARRYING CLANDESTINE ENTRANTS.....	7
PART THREE – MEANS TESTING .....	8
PART FOUR – EXAMPLES .....	9

## **INTRODUÇÃO**

O Regime de Penalidades Cíveis para Passageiros Clandestinos («o regime») é estabelecido ao abrigo da Lei de Imigração e Asilo de 1999, conforme adenda (a «Lei»). O regime cria duas sanções. Nos termos do artigo 31A da Lei, a Secretaria de Estado pode impor uma sanção a uma pessoa responsável por não garantir a segurança de um veículo de mercadorias. Nos termos do artigo 32.º da Lei, a Secretaria de Estado pode impor uma sanção a uma pessoa responsável pelo transporte de um passageiro clandestino. As pessoas responsáveis são definidas como proprietários, locatários e motoristas (ou, no caso de reboques separados, proprietários, locatários e operadores).

As medidas a tomar pelas pessoas para aplicar um Regime eficaz de segurança de um veículo de mercadorias e de prevenção do transporte clandestino de passageiros no Reino Unido constam dos Regulamentos de 2002 relativos à responsabilidade dos transportadores, conforda adenda («os Regulamentos»)

A defesa contra a aplicação de sanções por não garantir um veículo de mercadorias nos termos do artigo 31A da Lei consta do artigo 31A, n.º 9. A defesa é que a pessoa responsável não tomou as medidas especificadas nos Regulamentos porque agiu sob coação.

A defesa contra a imposição de sanções por transporte clandestino de passageiros nos termos do artigo 32.º da Lei consta do artigo 34.º. Esta defesa é que a pessoa responsável ou um empregado seu que era diretamente responsável por permitir que o passageiro clandestino fosse ocultado estava agindo sob coação.

No entanto, se uma pessoa não puder apresentar defesa contra a imposição de uma sanção, a Secretaria de Estado pode exigir que essa pessoa pague uma multa.

Em conformidade com a secção 32A(B1) da Lei, ao impor uma sanção ao abrigo da secção 31A ou ao considerar uma notificação de objeção nos termos da secção 35(4) em relação a uma sanção ao abrigo da secção 31A, a Secretaria de Estado deve ter em conta um código de conduta que especifique as questões a considerar na determinação do montante da multa. Este código de conduta é emitido em conformidade com a secção 32A(A1) da Lei. A Secretaria de Estado pode igualmente examinar quaisquer outras questões que considere pertinentes.

Em conformidade com o n.º 2 do artigo 32A da Lei, ao impor uma sanção ao abrigo do artigo 32.º ou ao considerar uma notificação de objeção nos termos do n.º 4 do artigo 35.º em relação a uma sanção ao abrigo da secção 32, a Secretaria de Estado deve ter em conta um código de conduta que especifique as questões a ter em conta na determinação do montante da multa a aplicar. Este código de conduta é emitido em conformidade com o artigo 32A, n.º 1, da Lei. A Secretaria de Estado pode igualmente examinar quaisquer outras questões que considere pertinentes.

Este código de conduta define as questões acima especificadas e é emitido em conformidade com a secção 32A (A1) e a secção 32A(1) da Lei. O código de conduta em vigor, «Civil Penalty: A Lei de Imigração e Asilo de 1999: Nível de Penalidade: o Código de Conduta aplicar-se-á aos incidentes detetados antes de 13 de fevereiro de 2023. Este código de conduta aplicar-se-á aos incidentes detetados a partir de 13 de fevereiro de 2023.

## **PRIMEIRA PARTE – SECÇÃO 31A – FALTA DE SEGURANÇA DE UM VEÍCULO DE MERCADORIAS**

### Nível máximo da pena

O nível máximo de penalidade por não garantir a segurança de um veículo de mercadorias nos termos da secção 31A é de 6 000 libras por pessoa responsável e por incidente. A penalidade agregada máxima (a penalidade total máxima a pagar por todos os responsáveis combinados por incidente da secção 31A) é de £ 12.000.

### Ponto de partida para a consideração do nível de penalidade

O nível máximo da pena será utilizado como ponto de partida para determinar a responsabilidade, sem prejuízo das seguintes considerações relativas à responsabilidade anterior ou ao envolvimento em incidentes:

- Se uma pessoa responsável não tiver antecedentes nos cinco anos anteriores ao incidente considerado, a pena máxima a ser usada como ponto de partida para determinar seu nível de penalidade será de £ 1.500
- Se uma pessoa responsável tiver recebido uma penalidade nos cinco anos anteriores à data do incidente em consideração, o ponto de partida será de £3.000.
- Se uma pessoa responsável tiver recebido duas ou mais penalidades nos cinco anos anteriores à data do incidente em consideração, o ponto de partida será de £6.000.

### Aplicação de descontos ao nível de penalização do ponto de partida

As seguintes questões serão então consideradas pela Secretaria de Estado na determinação de qualquer desconto a aplicar ao nível inicial da sanção:

- Será aplicado um desconto de 50% ao nível inicial da sanção se a pessoa responsável for membro do Regime de Acreditação de Sanções Cíveis (Civil Penalty Accreditation Scheme).
- Será aplicado um desconto adicional de 50% ao nível de penalização do ponto de partida se a pessoa responsável não for o condutor e não tiver estado presente durante a viagem do veículo ou reboque destacado para o Reino Unido, mas estes tiverem atuado para garantir o cumprimento dos Regulamentos.

A Secretaria de Estado pode igualmente examinar quaisquer outras questões que considere pertinentes. Responsabilidade Conjunta

Quando é aplicada uma sanção a uma pessoa que é condutora de um veículo de mercadorias nos termos de um contrato com o proprietário ou locatário do veículo (quer se trate ou não de um contrato de trabalho), o condutor e o proprietário ou locatário são solidariamente responsáveis pela sanção imposta ao condutor (quer seja ou não também imposta uma sanção ao proprietário ou locatário).

## **SEGUNDA PARTE – SECÇÃO 32 – TRANSPORTE DE PASSAGEIROS CLANDESTINOS**

### Nível máximo da pena

O nível máximo de penalidade para o transporte de passageiros clandestinos nos termos da secção 32 é de £10.000 por pessoa responsável por passageiro clandestino. A pena máxima agregada para todos os responsáveis por passageiro clandestino é de £20.000.

### Ponto de partida para a consideração do nível de penalidade

O nível máximo da pena será utilizado como ponto de partida para determinar a responsabilidade, sem prejuízo das seguintes considerações relativas à responsabilidade anterior ou ao envolvimento em incidentes:

- Se uma pessoa responsável não tiver antecedentes de responsabilidade nos cinco anos anteriores ao incidente em consideração, a pena máxima a ser usada como ponto de partida para determinar seu nível de penalidade será de £ 6.000.
- Se uma pessoa responsável tiver recebido uma penalidade nos cinco anos anteriores à data do incidente em consideração, o ponto de partida será de £10.000

### Aplicação de descontos ao nível de penalização do ponto de partida

As seguintes questões serão então consideradas pela Secretaria de Estado na determinação de qualquer desconto a aplicar ao nível inicial da sanção:

- Será aplicado um desconto de 50% ao nível inicial da sanção se a pessoa responsável for membro do Regime de Acreditação de Sanções Civeis.
- Será aplicado um desconto adicional de 50% ao nível de penalização do ponto de partida se a pessoa responsável for o condutor, ou outra pessoa responsável que esteve presente durante a viagem do veículo ou reboque destacado para o Reino Unido, e cumpriu os Regulamentos.
- Será aplicado um desconto adicional de 50% ao nível de penalização do ponto de partida se a pessoa responsável não for o condutor e não tiver estado presente durante a viagem do veículo ou reboque destacado para o Reino Unido, mas estes tiverem atuado para garantir o cumprimento dos Regulamentos.

A Secretaria de Estado pode igualmente examinar quaisquer outras questões que considere

### pertinentes. Responsabilidade Conjunta

Quando é imposta uma sanção a um condutor que seja trabalhador do proprietário ou locatário do veículo, o trabalhador e o empregador são solidariamente responsáveis pela sanção imposta ao condutor (quer seja ou não aplicada uma sanção ao empregador).

Quando é aplicada uma sanção a uma pessoa que é condutora de um veículo de mercadorias nos termos de um contrato

com o proprietário ou locatário do veículo (quer se trate ou não de um contrato de trabalho), o condutor e o proprietário ou locatário são solidariamente responsáveis pela sanção imposta ao condutor (quer seja ou não também imposta uma sanção ao proprietário ou locatário).

### **PARTE III – TESTE DE ESFORÇO FINANCEIRO**

A Secretaria de Estado analisará os pedidos das pessoas responsáveis para aplicar o teste de esforço financeiro para reduzir qualquer nível remanescente de penalidade.

Para as pessoas singulares, o teste de esforço financeiro terá em conta os rendimentos desse indivíduo, incluindo qualquer rendimento de horas extraordinárias, relativos aos três meses anteriores ao incidente. Ao determinar o nível exato da sanção, a Secretaria de Estado terá em conta quaisquer declarações feitas pelo indivíduo relativamente à sua situação financeira pessoal, tais como as suas despesas.

Para as empresas sancionadas, o teste de esforço financeiro estará disponíveis para as pequenas e médias empresas (PMEs). O ponto de partida para a redução será que o nível de penalidade será reduzido da seguinte forma:

<b>Dimensão do negócio</b>	<b>Volume de negócios ou total do balanço</b>	<b>Número de funcionários</b>	<b>Ponto de partida para a redução de qualquer nível remanescente de penalidade</b>
Micro	Inferior ou igual a 2 ou 2 milhões de euros	Menos de 10	Redução de 75%
Pequeno	Inferior ou igual a 10 ou 10 milhões de euros	Menos de 50	Redução de 50%
Média	Inferior ou igual a 50 ou 43 milhões de euros	Menos de 250	Redução de 25%

A Secretaria de Estado pode igualmente examinar quaisquer outras questões que considere pertinentes.

As pessoas responsáveis devem escrever à Secretaria de Estado para explicar por que razão consideram que deve ser aplicado o teste de esforço financeiro e qual deve ser o nível de penalização. Deve ser fornecida documentação comprovativa. Para os particulares, tal pode assumir a forma de folhas de salários ou extratos bancários. Para as empresas, pode assumir a forma de balanços ou declarações de facto assinadas por um administrador.

A documentação que não esteja em inglês ou galês deve ser acompanhada de uma tradução certificada para inglês ou galês. Os pedidos podem ser feitos em qualquer momento até a data antes da qual a penalidade ou penalidades devem ser pagas. Os pedidos não serão considerados após esta data, exceto em circunstâncias excecionais, à discricção da Secretaria de Estado. Não obstante o disposto neste código de conduta, a Secretaria de Estado pode decidir, depois de ter considerado um pedido, não aplicar o teste de esforço financeiro. Por exemplo, quando não são apresentados elementos de prova suficientes relativamente à situação financeira da pessoa ou empresa em causa ou quando esses elementos de prova não apoiam qualquer pedido.

## **PARTE QUATRO – EXEMPLOS**

### **Artigo 31A – Não garantir a segurança de um veículo de mercadorias**

**Cenário 1: Primeiro incidente com um condutor, segundo incidente com um proprietário, envolvendo um veículo pesado de mercadorias. O proprietário não era membro do Regime de Acreditação.**

O condutor de um camião chegou ao Porto de Calais e foi selecionado para controlos de segurança pela Força de Fronteira. O veículo foi considerado inseguro, uma vez que as portas traseiras do reboque não estavam protegidas por um cadeado, selo ou outro dispositivo de segurança. Por conseguinte, o condutor não cumpriu os requisitos estabelecidos no regulamento. Esta foi a primeira instância de responsabilidade do condutor por não ter assegurado um veículo de mercadorias.

O proprietário, como responsável, também foi responsabilizado por uma penalidade. O proprietário não tinha assegurado que o veículo estava equipado com fechaduras ou outros dispositivos de segurança. Este foi o segundo caso em que o proprietário foi responsabilizado por não ter garantido um veículo de mercadorias. O proprietário não era membro do Regime de Acreditação de Sanções Cíveis

Não houve pedido de teste de esforço financeiro.

O motorista recebe uma multa de £ 1.500 por um primeiro incidente, sem redução no nível de penalidade.

O proprietário recebe uma multa de £ 3.000 por um segundo incidente, sem redução no nível da penalidade, com responsabilidade conjunta adicional de £ 1.500 pela penalidade do motorista.

**Cenário 2: Primeiro incidente para um operador, envolvendo um reboque separado desacompanhado. O operador era membro do Regime de Acreditação.**

Um motorista que trabalhava para um operador que é membro de uma empresa no Regime de Acreditação entregou um reboque separado desacompanhado no porto de Santander. À chegada ao Reino Unido, o reboque não acompanhado foi selecionado para controlos de segurança pela Força de Fronteira. Foi constatado que o reboque tinha um cordão TIR partido. Por conseguinte, não foi efetivamente segurado, em conformidade com os requisitos estabelecidos nos regulamentos.

O operador forneceu um registo dos controlos à Força de Fronteira, que mostrou que o veículo estava seguro no ponto em que passou para o controlo operacional das autoridades portuárias em Santander. O registo dos controlos foi aprovado pelas autoridades portuárias para demonstrar que era um verdadeiro reflexo do estado de segurança do reboque.

O condutor não é responsável por uma sanção, uma vez que os condutores não são «pessoas responsáveis» para efeitos de: reboques separados.

O operador recebe uma penalização de £0, recebendo uma redução de 50% no seu nível de penalidade por ser membro do Regime de Acreditação, e uma redução adicional de 50% sobre o valor original da penalidade porque pode mostrar que cumpriu os Regulamentos – o reboque foi efetivamente garantido no momento em que deixou o seu controlo operacional.

### **Artigo 32.º – Transporte de pessoas clandestinas**

**Cenário 1: Oito passageiros clandestinos foram detetados em um veículo de mercadorias com cortina lateral. O proprietário é membro do Regime de Acreditação.**

Um veículo de mercadorias de cortina chegou ao Porto de Portsmouth e foi selecionado para controlos pela Força de Fronteira. Essas verificações revelaram oito passageiros clandestinos escondidos na carga dentro do reboque. Houve um grande corte no tejadilho do reboque, e o registo das verificações realizadas pelo condutor não indicava

que o tejadilho foi verificado antes do início da viagem, nem que o condutor verificou o espaço de carga após as duas últimas paragens antes de embarcar para o Reino Unido. Por conseguinte, o condutor não cumpriu os requisitos estabelecidos no regulamento. O condutor não tinha qualquer responsabilidade prévia a uma sanção.

O proprietário, como pessoa responsável, também é responsável por uma penalidade. No entanto, o proprietário tinha assegurado que o veículo estava equipado com fechaduras ou outros dispositivos de segurança e cumpriu igualmente todas as outras partes aplicáveis dos regulamentos. O proprietário era também membro do Regime de Acreditação.

O motorista recebe uma multa de £ 48.000 (£ 6.000 por passageiro clandestino).

O condutor solicitou um teste de esforço financeiro, o que pode reduzir ainda mais este nível de sanções, em função das suas circunstâncias e da natureza das provas que apresenta em apoio do seu pedido.

O proprietário do veículo recebe uma penalidade de £0, uma vez que está credenciado e cumpre integralmente os requisitos estabelecidos nos regulamentos. No entanto, continuam a ser solidariamente responsáveis pela sanção do condutor

Se o proprietário do veículo não tivesse sido credenciado, eles teriam recebido uma multa de £ 24.000 (£ 3.000 por passageiro clandestino), além de serem responsabilizados solidariamente pela penalidade do condutor.

## **Cenário 2: Um passageiro clandestino detetado no armário de bagagem de um autocarro. O proprietário não era membro do Regime de Acreditação.**

Um autocarro chegou ao Porto de Coquelles e foi seleccionado para controlos de segurança pela Força de Fronteira. Essas verificações revelaram um passageiro clandestino no armário de bagagem embaixo do autocarro. Uma inspeção mais aprofundada revelou que o cadeado de segurança inerente à bagageira estava quebrado. O motorista afirmou que estava quebrado quando pegou no autocarro de seu empregador, o proprietário do veículo.

Por conseguinte, o veículo não estava efetivamente protegido e, por isso, nem o condutor nem o proprietário cumpriram os regulamentos. O condutor não tinha qualquer responsabilidade anterior, no entanto o proprietário teve dois incidentes anteriores em que foram considerados responsáveis nos últimos cinco anos.

Não houve pedido de verificação dos

recursos financeiros. O motorista recebe uma

penalidade de £ 6.000.

O proprietário do veículo recebe uma multa de £ 10.000, com responsabilidade conjunta adicional de £ 6.000 para o motorista penalidade.

## **Cenário 3: Dois passageiros clandestinos detetados no compartimento de arrumação traseiro de uma autocaravana.**

Uma autocaravana utilizada para fins não comerciais chegou ao porto de Dover e foi seleccionada para controlo pela Força de Fronteira. Estas verificações revelaram dois passageiros clandestinos escondidos no compartimento de arrumação traseiro do veículo. A inspeção revela que o bloqueio

inerente ao compartimento tinha sido forçado para permitir o acesso não autorizado. O condutor do veículo confirma que não tinha verificado o compartimento traseiro após a última paragem antes de embarcar para o Reino Unido, uma vez que o tinha trancado e acreditava que era seguro. Ao não proceder à verificação de que o compartimento traseiro continuava seguro e de que não tinha sido obtido qualquer acesso não autorizado, o condutor não cumpriu o regulamento. O condutor não tem qualquer responsabilidade prévia a uma sanção civil.

O condutor recebe uma penalização de 12 000 libras, sujeita à consideração de o teste de esforço financeiro.

978-1-5286-3866-1

E02849352