Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

Prevenção da criminalidade no transporte

Transporte de mercadorias e de passageiros

FIC e FIA

ELABORADO POR: TRANS/FORMATION

Sumário

Introdução....4
Sinalética....4
Primeira parte: Roubos e agressões....5
1.1. Desafios económicos…....6
1.2. … e humanos....6
1.3. Números que testemunham a amplitude do problema....7
Segunda parte: Prevenção e boas práticas....8
2.1. Antes do transporte e da viagem....9
2.2. Durante o carregamento....9
2.3. Na entrega....9
2.4. Transporte e estacionamento....10
2.4.1. Discrição e prudência....10
2.4.2. Chaves e dispositivos anti-roubo....10
2.4.3. Prevenção....11
2.4.4. Estacionamento....11
2.4.5. Entrada e saída de passageiros....11
2.4.6. Atribuição das bagagens e bagagens não acompanhadas....12
2.5. Em trânsito....12
2.5.1. Medidas específicas – transporte de passageiros....13
2.6. Que fazer em caso de emergência, roubo ou agressão?....13
2.6.1. Em caso de anomalia ou roubo de carga....13
2.6.2. Se o veículo tiver desaparecido....13
2.6.3. Em caso de agressão ou no decorrer de um roubo....13
2.7. Proteger-se....14
2.8. Anexo....15
Terceira parte: Quais as infra-estruturas disponíveis?....16
3.1. A espera nas fronteiras: risco acrescido....17
3.1.1. Uma situação inquietante....17
3.2. Parques de estacionamento seguros....17
3.2.1. A Europa tem falta de parques de estacionamento seguros....17
3.3. Áreas sensíveis na Europa....18
3.4. O que é um parque de estacionamento seguro?*....18
3.4.1. Segurança em 4 pontos....18
3.4.2. Entradas e saídas....18
3.4.3. Áreas de estacionamento....18
3.4.4. A vigilância....19
Quarta parte: Ponto de vista das seguradoras....20
4.1. Prevenção e responsabilidade....21
4.2. As mercadorias «sensíveis»....21
4.2.1. Do ponto de vista das seguradoras....21
4.3. Sem medidas de prevenção não há segurança....21

Quinta parte: Os clandestinos....22
5.1. Os dados do problema....24
5.2. Proveniência e destino....24
5.3. O espaço «Schengen»....25
5.4. Meios utilizados pelos clandestinos....26
5.4.1. Os veículos rodoviários mais vulneráveis são os cobertos por toldos....26
5.4.2. Transporte de veículos em barco....27
5.4.3. As responsabilidades dos transportadores....27
5.4.4. Com destino ao Reino Unido....28
5.4.5. O «sistema eficaz» assenta em três pontos distintos....28
5.6. Anexo....29

Introdução

O objectivo deste módulo é fornecer **as competências necessárias à prevenção da criminalidade e do tráfico de imigrantes clandestinos.**

Verifica-se, cada vez com maior frequência, a utilização com fins criminosos do comércio legal como cobertura para actividades ilegais, como o roubo de mercadorias e de veículos com ou sem agressão aos motoristas, a imigração clandestina, o tráfico de droga, o branqueamento de dinheiro, a fraude alfandegária, a passagem de produtos contrafeitos e outros delitos.

Presentemente, a segurança constitui uma das principais prioridades das empresas de transporte internacional de mercadorias e de passageiros e a necessidade de facilitar o comércio e os transportes leva a que as questões da segurança estejam na ordem do dia.

Os roubos e agressões perpetrados contra as empresas de transporte rodoviário acarretam consequências económicas e sociais que não podem ser subestimadas. Os actores da cadeia de transportes: carregadores, técnicos de logística, transportadoras, clientes, mas igualmente construtoras, seguradoras, poderes públicos, todos são parte interessada na luta contra este fenómeno.



Esta formação tem por objectivo transmitir informação de ordem geral sobre segurança; alertar para o aumento da criminalidade e do tráfico de clandestinos; dar formação sobre as medidas de prevenção a adoptar, controlos e inspecções e referir quais as implicações legais para as empresas.

Sinalética

	**Recapitulação dos objectivos**
	**Actividade**
	**Relatos de experiências**

Primeira parte:
Roubos e agressões

1.1. Desafios económicos…

72% do transporte de mercadorias na Europa faz-se por estrada.

Quem trabalha no transporte rodoviário de mercadorias é muitas vezes confrontado com um certo número de riscos:

- O roubo das mercadorias
- O roubo do veículo





1.2. … e humanos

- As agressões aos motoristas ou aos passageiros
- Os clandestinos

Num contexto de aumento das agressões em vários países (fonte IRU 2008).



Individualmente

Reflectir em silêncio durante 3 minutos sobre o tema da criminalidade nos transportes;

Anotar 5 palavras-chave ou 5 frases curtas

Colectivamente

Levantamento de 5 das ideias surgidas

Análise rápida das semelhanças e das diferenças

1.3. Números que testemunham a amplitude do problema

Segundo o IRU, **17% dos motoristas de transporte rodoviário internacional de mercadorias foram atacados durante os últimos 5 anos**.



- ✓ **30%** foram-no mais de uma vez
- ✓ **61%** dos ataques tiveram lugar em parques de estacionamento ou em áreas de serviço
- ✓ **2/3** dos ataques ocorrem de noite
- ✓ **21%** dos motoristas relataram agressões físicas durante o ataque
- ✓ **35%** dos motoristas atacados dizem que a agressão de que foram vítimas teve impacto na sua vida profissional
- ✓ Em **63%** dos ataques, os visados foram o veículo ou a sua carga
- ✓ E/ou **43%** dos ataques estiveram associados ao roubo de objectos pessoais do motorista:

  Documentos pessoais, dinheiro, telemóveis ou roupa

- ✓ **30%** dos motoristas agredidos não chamaram a polícia, e entre as razões invocadas:

  Para 12%, por falta de confiança nas autoridades locais

  Para 5%, por dificuldades linguísticas

  Para 1%, por medo das consequências

- ✓ **2%** dos casos resultaram em detenções
- ✓ **18%** dos motoristas relatam que o apoio das respectivas empresas foi o adequado

Segunda parte:
Prevenção e boas práticas

2.1. Antes do transporte e da viagem

- Planificar os detalhes do itinerário, em concertação com o empregador
- Abastecer de combustível nos locais reconhecidos como seguros
- Certificar-se de que compreende bem o funcionamento dos equipamentos de segurança do veículo e de que sabe servir-se dos mesmos
- Verificar se todos os dispositivos de segurança estão a funcionar: alarme, anti-roubo...

2.2. Durante o carregamento

- Ter em atenção os carregamentos incorrectos ou incompletos
- Verificar se a carga corresponde às guias levantadas
- Se necessário, anotar o número do quadro
- Assinalar todas as anomalias ao nível da carga, fecho e vedação
- Certificar-se de que tem os detalhes necessários
  - Morada de entrega
  - Nome da pessoa que receberá a mercadoria
- Tentar obter, se possível, um número de contacto



- Usar de discrição sobre a mercadoria e respectivo destino
- Verificar a segurança da cabine e do compartimento da carga
- Na carga e descarga, fechar a cabina à chave. Não deixar documentos de transporte e/ou objectos pessoais à vista dentro da cabine

2.3. Na entrega

- Verificar se a selagem continua intacta e se o número corresponde aos documentos de entrega
- Verificar se as quantidades e pesos correspondem aos documentos de levantamento e entrega
- Certificar-se de que a entrega é efectuada na morada certa



Se houve alterações, obter uma confirmação escrita dessas alterações na morada de entrega ou junto da entidade patronal

- Se necessitar de informações complementares durante o trajecto não seguir as indicações de desconhecidos sem verificar primeiro junto da entidade patronal
- Certificar-se de que uma assinatura ou um nome em caracteres de imprensa são visivelmente apostos sobre os documentos de entrega

- Na medida do possível, supervisionar pessoalmente as operações de descarga



2.4. Transporte e estacionamento

2.4.1. Discrição e prudência

- Evitar falar do conteúdo da carga, do seu valor, dos itinerários escolhidos e dos locais de carga e descarga
- Evitar levar a bordo pessoas estranhas à empresa. Não dar boleia
- Nunca deixar objectos pessoais à vista
- Tanto quanto possível, no transporte de mercadorias, evitar escolher sempre os mesmos itinerários ou parar nos mesmos locais; um esquema facilmente identificável faz do veículo um alvo fácil para os ladrões/criminosos

2.4.2. Chaves e dispositivos anti-roubo

- Nunca deixar as chaves do veículo na ignição
- Ao sair, fechar sempre o veículo à chave e levá-la
- Retirar a chave da ignição, mesmo para ir pagar o combustível ou fazer uma entrega
- Assegurar que as chaves não são identificáveis – não deixar nada sobre o molho de chaves que revele a quem pertencem ou a que veículo correspondem
- Se as chaves forem guardadas na empresa, certificar-se de que ficam num local seguro, fora do alcance de pessoas estranhas à empresa

- Manter o compartimento da carga fechado à chave, mesmo durante a condução
- As portas dos compartimentos das bagagens devem estar sempre fechadas à chave



2.4.3. Prevenção

- Efectuar um controlo visual do veículo a cada paragem: verificar o carregamento, as selagens (estão intactas?)
- Verificar o compartimento das bagagens (está intacto?). Retirar dos cacifos todos os objectos pessoais que ainda aí se encontrem
- No caso de paragem imprevista, manter as portas fechadas. Se for necessário sair da cabina, esta deverá ser fechada e activado o alarme
- Na medida do possível, pedir a um colega para vigiar o veículo, durante as ausências

2.4.4. Estacionamento

- Não estacionar em locais isolados
- Na medida do possível, o local de estacionamento nocturno deverá ser escolhido antes de iniciar o trajecto. Em caso de alteração, informar a empresa
- Evitar a utilização de áreas de estacionamento não conhecidas ou sem segurança
- Tentar estacionar o veículo de maneira a que este fique visível
- Estacionar o veículo de maneira a que as portas da carga fiquem perto de outro veículo, de um edifício ou de uma parede
- De volta ao veículo, inspeccionar as imediações para detectar qualquer sinal de manipulação, nomeadamente as selagens de protecção da carga
- Inspeccionar o veículo após uma pausa, incluindo o compartimento da bagagem

2.4.5. Entrada e saída de passageiros



- Certificar-se de que ninguém embarca sem razão e sem documento de autorização válido: título de transporte ou livre-trânsito para a viagem em questão
- Comparar a lista dos passageiros e a lista de presenças e anotar eventuais alterações. Assegurar que o número de passageiros a bordo corresponde ao número anunciado para a viagem. Efectuar esta verificação no início da viagem e a cada novo embarque após as paragens
- Retirar todos os objectos provenientes de uma viagem anterior
- Certificar-se de que as bagagens dos passageiros que não desejam participar na viagem são retiradas do autocarro antes da partida

2.4.6. Atribuição das bagagens e bagagens não acompanhadas

- No embarque das bagagens, certificar-se que todas as bagagens pertencem aos passageiros. Ter a certeza de que nada foi adicionado nem retirado pelos passageiros ou por terceiros
- Estabelecer um sistema de etiquetagem simples mas eficaz e bem visível para identificação das bagagens e garantir que nada foi esquecido antes da partida
- No caso de bagagens não acompanhadas detectadas em trânsito, o motorista/pessoal de bordo deverá contactar imediatamente a empresa e organizar-se para retirar as bagagens logo que possível. As disposições para recuperar estas bagagens serão estabelecidas o mais rapidamente possível
- Se as bagagens não acompanhadas forem transportadas com total conhecimento de causa, particularmente no caso de viagens internacionais, a empresa de transporte deverá informar as autoridades competentes do país de destino ou o operador antes da chegada
- A empresa deverá poder explicar a presença das bagagens não acompanhadas e, se necessário, o tipo de acção a realizar para remover as bagagens, inspecção completa incluída
- Tomar as disposições necessárias para identificar as bagagens não licenciadas o mais rapidamente possível

2.5. Em trânsito

- Fazer um relatório para a entidade patronal, de acordo com as instruções recebidas
- Ser prudente em caso de paragem forçada do veículo, por exemplo, no local de um acidente ou de uma urgência, ou a pedido das forças policiais
- Avisar a empresa sobre estradas fechadas durante o trajecto, com ou sem indicação de um itinerário alternativo
- No caso de alertas de segurança, seguir as recomendações das forças policiais locais. Certificar-se de que alguém fica perto do veículo, se tiver de se afastar. Se estiver sozinho, deixar em evidência uma nota explicando onde se encontra, como contactá-lo e quando estará de volta.



- Durante as paragens – embarque de novos passageiros, pausas – certificar-se de que nenhuma bagagem é retirada sem razão válida, nem esquecida antes de partir
- Certificar-se de que todos os passageiros são portadores de um bilhete ou livre-trânsito válido durante o embarque e após cada paragem
- Certificar-se de que ninguém não autorizado beneficia da subida e descida dos passageiros, bem como da carga ou descarga das bagagens

- Antes do embarque dos passageiros ou depois da viagem, inspeccionar minuciosamente o interior do veículo à procura de objectos suspeitos. Essa inspecção

inclui todas as zonas do veículo: debaixo dos bancos, compartimento das bagagens, compartimentos interiores e instalações sanitárias

- Por segurança, efectuar uma inspecção completa ao veículo antes de iniciar uma viagem, incluindo o interior, os compartimentos de bagagens e o chassis

2.5.1. Medidas específicas – transporte de passageiros

… para utilização do motorista e pessoal de bordo a fim de proteger o veículo contra qualquer intrusão durante as viagens internacionais

- Estar sempre vigilante – os passageiros sem título de transporte válido e os clandestinos podem ser agressivos
- Se necessário, anotar a data e a hora de todas as verificações efectuadas, de acordo com a lista de controlo e, se possível, em presença de uma testemunha
- Se as inspecções apontarem para uma violação da segurança do veículo ou intrusão de uma ou mais pessoas a bordo, anotar as circunstâncias e apresentar um relatório à polícia do país em questão e mais tarde à polícia fronteiriça

2.6. Que fazer em caso de emergência, roubo ou agressão?

2.6.1. Em caso de anomalia ou roubo de carga

- Se o encerado ou a porta traseira estiverem abertos, verificar o estado da carga
- Se tiver havido roubo, tentar avaliar as perdas
- Avisar imediatamente a entidade patronal e a polícia

2.6.2. Se o veículo tiver desaparecido

- Avisar o empregador: se o veículo estiver equipado com um sistema inteligente, a entidade patronal tomará as medidas necessárias
- Avisar a polícia e participar o roubo

2.6.3. Em caso de agressão ou no decorrer de um roubo

- Evitar resistir/opor-se aos atacantes
- Após o acidente, avisar a polícia o mais rapidamente possível através de um telefone fixo (a chamada será localizada com precisão) ou de um telemóvel (neste caso, indicar precisamente o local onde se encontra)
- Avisar a entidade patronal
- Apresentar queixa à polícia
- Se o veículo ou o reboque tiverem um número na cobertura, comunicar esse número à polícia

2.7. Proteger-se

- A segurança em primeiro lugar. Ser prudente
- Certificar-se de que beneficia de uma cobertura de seguro (de empresa) adequada
- Estar na posse de números de telefone e endereços úteis
- Anotar números de urgência (se possível de todos os países respeitantes):
  - Polícia, unidade anti-terrorismo, protecção civil, bombeiros, empresas especializadas em segurança, com as quais a empresa de transportes possa entrar em contacto
  - Serviço nacional para o roubo de veículos e cargas
  - Embaixada (no estrangeiro)

Já foi confrontado com dificuldades deste género?



Alteração da morada de entrega durante o transporte com ou sem meios para verificar a autenticidade do novo destino? O que fez?

Já lhe aconteceu não poder supervisionar a descarga? Por que razões?

Já se perdeu? Como reagiu?

Tem autonomia na escolha de um itinerário ou a entidade patronal impõe-lhe um trajecto?

2.8. Anexo

ANEXO: MODELO DE CHECK-LIST - ENTRADA NÃO AUTORIZADA – SERVIÇOS INTERNACIONAIS

Nome do Condutor: .....

Número do Veículo: .....

Nome da Empresa: .....

Saída de: .....

Em (data): .....

Recebi e percebi as instruções da minha empresa no que respeita à segurança do veículo e às inspecções a efectuar tendo em conta as regras e as instruções da tabela abaixo indicada. Tenho também consciência que posso sofrer eventuais sanções no caso de não as seguir.

Assinatura do condutor: .....

Controle	À Partida Data:		1ª Paragem Data:		2ª Paragem Data:		À Chegada Data:		Comentários
Interior do veículo	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	
Compartimentos exteriores	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	
Compartimentos interiores	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	
Casa de banho	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	
Todos os bloqueadores controlados manualmente	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	
Equipamento de segurança	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	
Lista de passageiros e bagagens	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	
Hora do Controle									
Assinatura do condutor									
Assinatura de terceiros, tais como autoridades do terminal, agente de viagem, guia turístico									
Comentários ou alterações de não conformidade à check-list									

Observação: Assinalar a opção indicada.

Terceira parte:
Quais as infra-estruturas disponíveis?

3.1. A espera nas fronteiras: risco acrescido

A espera de várias horas ou dias nas fronteiras aumenta significativamente o risco de roubo de mercadorias ou do veículo.

Uma situação que deverá mudar, por aplicação do Anexo 2.8 da Convenção das Nações Unidas sobre a harmonização dos controlos das mercadorias nas fronteiras de 21 de Outubro de 1982:



« A fim de facilitar o transporte internacional de mercadorias, as partes contratantes devem informar regularmente todas as partes envolvidas neste tipo de transporte, de maneira harmonizada e coordenada, sobre as formalidades em vigor ou previstas nas fronteiras, para as operações de transporte internacional rodoviário, bem como sobre o estado real da situação nas fronteiras. »

3.1.1. Uma situação inquietante

- Em 2006, a Organização Internacional do Trabalho assinalava tempos de espera particularmente longos nas fronteiras da Europa
- Em 2005, a duração média para obter um visto Schengen era de 4 dias
- Há motoristas que relatam esperas de 12 a 48 horas entre a Finlândia e a Federação Russa
- De 12 a 48 horas entre a Polónia e a Bielorrússia

3.2. Parques de estacionamento seguros

3.2.1. A Europa tem falta de parques de estacionamento seguros



- Num contexto em que o tempo de condução está limitado pela lei, por vezes não é possível encontrar um parque seguro
- Um estudo conduzido em Inglaterra mostrou que o custo dos parques de estacionamento constituía um entrave à sua utilização por parte dos motoristas, que preferem parar nas áreas das auto-estradas, arriscando a sua segurança. [http://www.dft.gov.uk]

3.3. Áreas sensíveis na Europa

- Existe um certo número de zonas sensíveis na Europa
- A maior parte dessas zonas ou são urbanas ou fronteiriças

3.4. O que é um parque de estacionamento seguro?*

(*Dados do projecto SETPOS: O projecto SETPOS (Secure European Truck Parking Operational Service) é um projecto piloto da Comissão Europeia – DG TREN

3.4.1. Segurança em 4 pontos

1. Um perímetro de segurança
2. Uma barreira exterior reforçada por uma barreira interior ou controlada regularmente
3. Uma zona desimpedida entre a barreira, os edifícios e os veículos
4. O conjunto das infra-estruturas deve ser iluminado e coberto por um sistema de videovigilância



3.4.2. Entradas e saídas

- Os veículos devem ser controlados à entrada e à saída
- Os peões também
- As entradas e as saídas são controladas pela videovigilância
- São bem iluminadas
- Apenas os veículos e as pessoas autorizadas podem entrar

3.4.3. Áreas de estacionamento

- Videovigilância
- Iluminação suficiente



3.4.4. A vigilância

- Por pessoal formado em vigilância de parques de estacionamento
- Postos de segurança nas entradas
- Meios de comunicação entre a equipa de vigilância e os socorros exteriores
- Vigilantes com acesso aos sistemas de videovigilância
- O sistema de vigilância deve ser mantido em segurança



Já utilizou parques de estacionamento com o nível de segurança preconizado pelo SETPOS? Conhece esses parques?

De que modo adapta o seu comportamento nas zonas que considera sensíveis?

Quarta parte:
Ponto de vista das seguradoras

4.1. Prevenção e responsabilidade

O roubo pode ter consequências dramáticas para um sector cujo equilíbrio económico é frágil, sabendo-se que a taxa de roubo representa 1 a 1,5 vez o preço do transporte.

Em 2003, uma carga média valia 75000 €, uma concentração de valor pouco protegida.



4.2. As mercadorias «sensíveis»

4.2.1. Do ponto de vista das seguradoras

- Os têxteis, o vestuário
- O calçado, a marroquinaria
- Os material e equipamentos de lazer e desporto
- A mercearia fina
- Os crustáceos e os bivalves
- O tabaco e o álcool
- O material hi-fi, informático, electrodoméstico e telefónico
- A perfumaria
- Os pneumáticos
- As ferramentas
- O material oftálmico

4.3. Sem medidas de prevenção não há segurança

- Não aceitar fretes de “sexta-feira à noite”
- Exigir que os carregadores tenham o cuidado de fretar empresas de transporte qualificadas
- Formar os motoristas
- Adoptar embalagens standardizadas
- Utilizar dispositivos anti-roubo homologados
- Recorrer a parques de estacionamento seguros



Sente uma evolução na responsabilização da entidade patronal pela segurança da mercadoria e do veículo?

→ *Se sim, como se manifesta? (formação interna, dispositivos de segurança…)*

Quinta parte:
Os clandestinos

Mais conhecido como um fenómeno existente no transporte rodoviário de mercadorias, a intromissão de clandestinos verifica-se também no transporte rodoviário de passageiros, tal como testemunham os 2 artigos que se seguem.



Biarritz: Jovem clandestino marroquino descoberto escondido debaixo de um autocarro

Um clandestino marroquino, de 14 anos, foi descoberto na quinta-feira à noite, escondido debaixo de um autocarro proveniente de Tanger (norte de Marrocos), durante um controlo dos serviços aduaneiros em Biarritz (Pirinéus Atlânticos).

O adolescente explicou que saiu de Tanger escondido debaixo do veículo. "Os funcionários aduaneiros, ao fazer o controlo, tiveram a surpresa de ver um jovem sair debaixo do autocarro, coberto de óleo e num estado bastante precário", explicou o vice-procurador, Stéphane Lambert.

O imigrante clandestino, que não falava francês, "foi de imediato sujeito a exames médicos que mostraram não estar o jovem intoxicado por CO2", esclareceu o procurador.

O jovem, que pretendia seguir para Bordeaux, disse ter efectuado um trajecto de vários milhares de quilómetros escondido ao nível do eixo traseiro do veículo.

Segundo Stéphane Lambert, a paragem prolongada do autocarro devido ao controlo alfandegário terá feito crer ao adolescente que chegara ao destino. O menor foi entregue a um lar de acolhimento nos Pirinéus Atlânticos.

Publicado a 26.10.2008



Clandestino atravessa o Canal da Mancha… debaixo de um veículo da polícia: os factos

Na semana passada, um clandestino encaixou-se entre o reservatório e o chassis de um veículo em Coquelles, Pas-de-Calais.

Assim escondido, o clandestino conseguiu atravessar o túnel da Mancha. Chegado ao destino, saltou para a estrada.

O motorista do veículo viu-o e pôs-se a correr atrás dele. Em vão…

A situação anedótica reside no facto de o veículo sob o qual o clandestino atravessou a Mancha transportar… uma vintena de agentes da polícia fronteiriça britânica. Polícias encarregados de perseguir a imigração ilegal, que faziam parte de uma nova brigada criada para o efeito.

5.1. Os dados do problema



Segundo a convenção de Dublin de 1993, assinada pelo Reino Unido, qualquer país a que seja apresentado um pedido de asilo é obrigado a examiná-lo.

Sendo que esse pedido só pode ser apresentado a um único Estado. Os clandestinos conhecem, na maioria, esta disposição e esperam ter chegado ao país que lhes parece mais favorável para formular o pedido, nas circunstâncias, a nível europeu, o Reino Unido.

5.2. Proveniência e destino

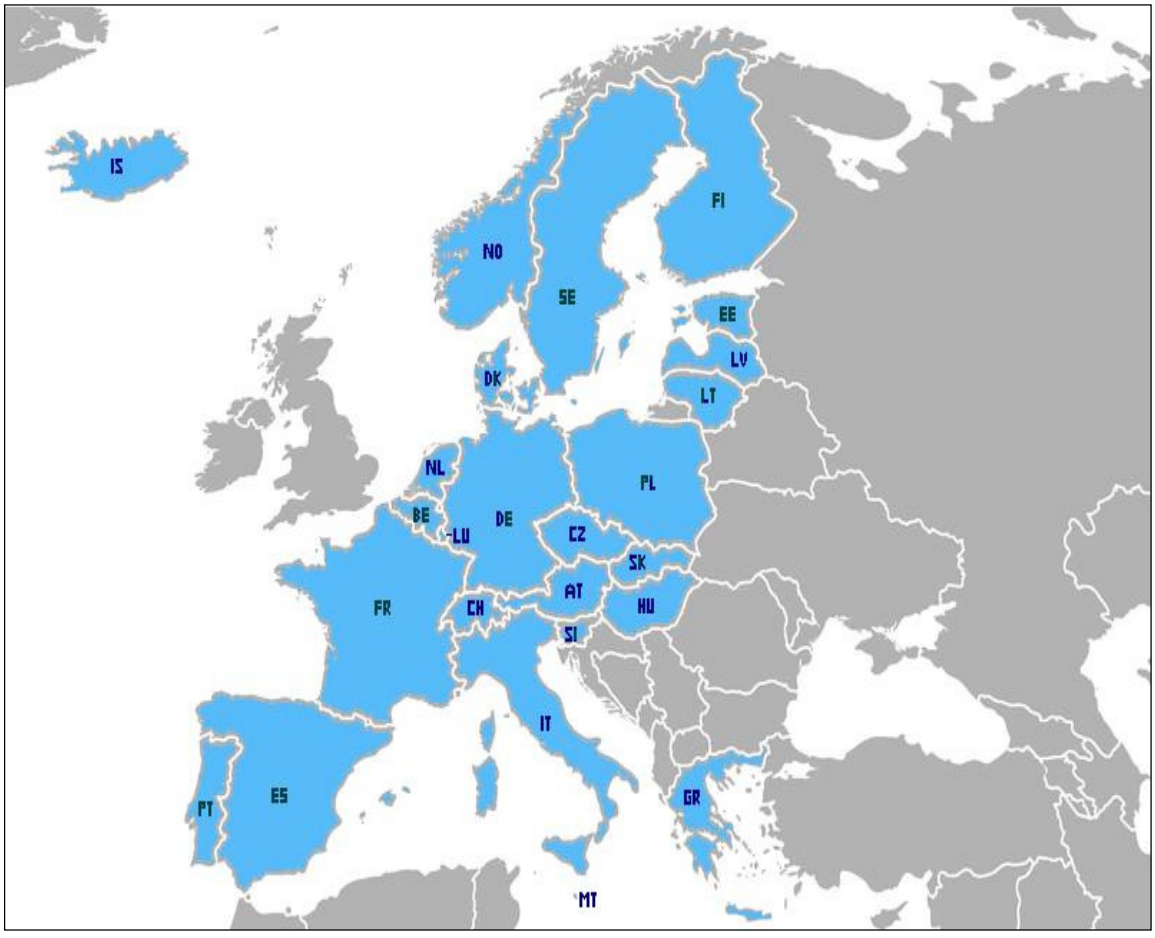
Os clandestinos provêm de diversos países, e, geralmente, graças a canais de origem mais ou menos mafiosa, introduzem-se na Europa, entrando no espaço Schengen, até chegarem ao Reino Unido.

- por via terrestre
- por via marítima
- ou, muito raramente, por via aérea.

5.3. O espaço «Schengen»

O espaço Schengen é composto por 24 Estados-membros da UE, e ainda os Estados da Islândia, Noruega, Suíça e Liechenstein.

O acordo de Schengen autoriza a livre circulação de pessoas e harmoniza os controlos dos passageiros no seio do espaço constituído por estes Estados.



5.4. Meios utilizados pelos clandestinos

5.4.1. Os veículos rodoviários mais vulneráveis são os cobertos por toldos

Os clandestinos introduzem-se soltando os pontos de fixação ou cortando a cobertura com um xis ato. Para o fazer, e como constatado, beneficiam frequentemente de um cúmplice que volta a colocar os agrafos e, eventualmente, o cabo «TIR» cortado.

Escondem-se sobre o tecto da cabine do condutor (deflector).



Sobem durante as paragens nas estações de serviço ou durante a passagem sob as pontes da auto-estrada, saltando para a cobertura.

Aproveitam a existência de zonas portuárias sem segurança, uma antes do controlo CO2, a outra, mais protegida embora ainda insuficientemente, entre o controlo e o embarque.

Podem, de maneira excepcional, introduzir-se igualmente nos «decks» dos ferrys e, em seguida, subir para os veículos.

Introduzem-se igualmente nos contentores desencaixando as dobradiças das portas ou cortando a cobertura com um maçarico, com a necessária cumplicidade exterior (acontece especialmente em Itália), e ainda esconderem-se nos compartimentos das bagagens, ou nos WCs…

«Se fizer uma paragem num parque de estacionamento, (para uma refeição ou outra razão), contorne o reboque antes de voltar a partir e verifique bem se o cabo não foi cortado e substituído por um prego […].

Verifique se o cadeado ainda é o mesmo. Os clandestinos podem parti-lo e pôr outro no seu lugar […].

Se tiver de parar para o repouso diário, evite os parques de estacionamento das auto-estradas que conduzem a Inglaterra.



Não hesite em sair da auto-estrada. Tente calcular o tempo de condução para poder chegar ao destino sem parar durante a noite.»

«Se conduzir um reboque em chapa ou frigorífico, utilize um cadeado grande logo no carregamento, para impedir os clandestinos de penetrar no reboque sem o seu conhecimento.

Num Tautliner (semi-reboque) coloque o cabo TIR e solde-o à frente do expedidor. »



5.4.2. Transporte de veículos em barco

Antes de entrar a bordo, em particular no caso de viagens internacionais, inspeccionar todas as zonas do veículo susceptíveis de ocultar uma pessoa. Tranque os WCs, os compartimentos de bagagem e todos os espaços acessíveis pelo exterior, até passar a fronteira. Se necessário, antes da fronteira, verifique a presença efectiva de todas as pessoas constantes da lista de embarque.

5.4.3. As responsabilidades dos transportadores

A responsabilidade das transportadoras encontra-se referenciada na Convenção de Schengen e assenta nos cuidados a ter no transporte de pessoas originárias de países terceiros – ou seja, não pertencentes ao espaço Schengen.

«Quando o originário de um país terceiro a quem tenha sido recusado um pedido de entrada é encaminhado para a fronteira por uma transportadora, a autoridade localmente responsável ordena à transportadora:

- que volte a responsabilizar-se pelo originário de um país terceiro sem demora e que o reencaminhe para o país terceiro de onde ele foi transportado, ou para o país terceiro que forneceu o documento permitindo a passagem da fronteira, ou para qualquer outro país terceiro onde esteja garantida a sua entrada, ou para encontrar um meio de reencaminhamento, em conformidade com o artigo 26º da Convenção de Aplicação do Acordo Schengen, de 14 de Junho de 1985, e com as cláusulas da Directiva 2001/51/CE, do Conselho de 28 de Junho de 2001.»

5.4.4. Com destino ao Reino Unido

Entrou em vigor em Abril de 2000 a lei que prevê o pagamento de uma multa máxima de £ 2000 por passageiro clandestino:



- Por parte das transportadoras em cujos veículos foram descobertos passageiros clandestinos à entrada da zona de controlo ou do território britânico.
- A lei britânica obriga as transportadoras a utilizar um «sistema eficaz» para proteger os seus veículos.

5.4.5. O «sistema eficaz» assenta em três pontos distintos

a) Segurança do veículo

Todos os veículos, rígidos ou com cobertura de toldo, devem possuir dispositivos de segurança. Cadeados, chumbos, cabos e cordas devem ser robustos e mantidos em bom estado de funcionamento.

b) Inspecção do veículo

As inspecções visando garantir a segurança do veículo devem ser efectuadas após cada paragem.

Deve ser efectuada uma inspecção final, imediatamente antes da entrada na zona de controlo britânica, situada em Calais, Coquelles ou Dunquerque ou, para os veículos que passam por outros portos, antes do embarque no ferry com destino ao Reino Unido.

Os motoristas são, eles próprios, responsáveis pela execução do controlo final. Fiar-se no controlo exclusivo das autoridades não serve de argumento contra uma multa.

c) Documentos a bordo do veículo

Um documento a explicar a forma de impedir uma intrusão deve estar presente no veículo.

Os motoristas devem ter em sua posse uma lista de verificações («check-list») a preencher nos momentos apropriados.

5.6. Anexo

Check-list no caso de transporte com destino ao Reino Unido

TRANSPORTE PARA O REINO UNIDO

Prevenção da imigração clandestina/Prevention of ilegal immigration

Immigration na Asylum Act 1999 – Code of practice (article 1.3.3)

LISTA DE CONTROLE/CHECK LIST

Motorista/Carrier:	Nº do veículo/reboque/compartimento Vehicle/trailer/container number

APÓS O CARREGAMENTO DO VEÍCULO / AFTER LOADING OF VEHICLE			SIM	NÃO	ASSINATURA	ASSINATURA
1	Veículo inspeccionado e fechado pelo motorista ou expedidor Checked vehicle locked/sealed by driver or consignor					
2	Veículo equipado do cabo "TIR"					
3	Nº do chumbo / Seal Number	Alfandega: nº / Custom seal nº				
		Motorista: nº / Firm seal nº				
4	Nº de cadeados / Padlock serail number:					
Assinatura e Nome do condutor / Signature and driver's name:			Assinatura e selo do expedidor / Signature and stampo of the consignor			
Data – Hora / Date – Time:						

VERIFICAÇÃO ANTES DA PARTIDA / PRIOR TO EMBARKATION			SIM	NÃO	ASSINATURA	ASSINATURA
1	Controle CO_2 pela Câmara de Comércio e da Indústria de Calais (ferries) Contrôle CO_2 by the chamber of Commerce in Calais (only ferries)					
2	Bom estado do cabo "TIR"					
3	Bom estado do chumbo / Seal checked for trampering					
4	Número do chumbo / Seal number checked					
5	Bom estado dos cadeados / Padiock checked for trampering					
6	Nº de cadeados / Padiock number checked					
7	Controle visual do exterior do veículo e do reboque Fabric of vehicle and trailor checked for signs of					
8	Controle visual do tecto / Roof checked for dam	Do exterior / externally				
		Do interior / internally				
9	Controle visual dos compartimentos exteriores External storage compartments checked (tool boxes, wind deflectors)					
10	Controle visual do chassis / Below vehicle recesses checked					
11	Controle visual da cisterna / Tank checked					
Observações / Comments:						
Assinatura e Nome do condutor / Signature and driver's name:			Assinatura e selo do expedidor / Signature and stampo of the consignor			
Data – Hora / Date – Time:						