# CLANDESTINE ENTRANT CIVIL PENALTIES [zivilrechtliche Maßnahmen gegen die Beförderung illegal einreisender Personen]

The Immigration and Asylum Act 1999 [Das

Einwanderungs- und Asylgesetz von 1999]

ENTWURF Höhe des Bußgelds:

Verhaltenskodex

Januar 2023

# CLANDESTINE ENTRANT CIVIL PENALTIES [zivilrechtliche Maßnahmen gegen die Beförderung illegal einreisender Personen]

The Immigration and Asylum Act 1999 [Das

Einwanderungs- und Asylgesetz von 1999]

ENTWURF Höhe des Bußgelds:

# Verhaltenskodex

Dem Parlament gemäß Abschnitt 32 A (3) des Immigration and Asylum Act 1999 [Einwanderungs- und Asylgesetzes von 1999] vorgelegt

Januar 2023



Diese Publikation ist unter den Bestimmungen der Open Government Licence v3.0 lizenziert, sofern nicht anders angegeben. Um diese Lizenz einzusehen, besuchen Sie nationalarchives.gov.uk/doc/open-government- licence/version/3.

In Fällen, in denen wir urheberrechtlich geschützte Informationen von Dritten gekennzeichnet haben, müssen Sie die Genehmigung der betreffenden Urheberrechtsinhaber einholen.

Diese Veröffentlichung ist abrufbar unter: <a href="www.gov.uk/official-documents">www.gov.uk/official-documents</a>.

Anfragen zu dieser Veröffentlichung richten Sie bitte an BF.CECPT@homeoffice.gov.uk.ISBN

978-1-5286-3866-1

E02849352 01/23

Gedruckt auf Papier mit einem Anteil von mindestens 40 % Recyclingfasern

Gedruckt im Vereinigten Königreich von HH Associates Ltd. im Auftrag des Controller of His Majesty's Stationery Office

## <u>INHALT</u>

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 - FXAMPLES	9

### **EINLEITUNG**

Das "Clandestine Entrant Civil Penalty Scheme" (Regelung über zivilrechtliche Maßnahmen gegen illegal eingereiste Personen- im Folgenden "die Regelung") wurde im Rahmen des Immigration and Asylum Act 1999 (das britische Einwanderungs- und Asylgesetz von 1999 - im Folgenden "das Gesetz") in seiner geänderten Fassung eingeführt. Die Regelung sieht zwei Bußgeldmaßnahmen vor. Nach Abschnitt 31A des Gesetzes kann der Secretary of State [der britische Kabinettsminister] ein Bußgeld gegen eine verantwortliche Person verhängen, wenn sie es versäumt hat, ein Lastkraftfahrzeug zu sichern. Nach Abschnitt 32 des Gesetzes kann der Secretary of State ein Bußgeld gegen eine verantwortliche Person verhängen, die eine illegal einreisende Person befördert. Verantwortliche Personen in diesem Sinne sind Eigentümer, Mieter und Fahrer (oder im Falle von abgetrennten Anhängern Eigentümer, Mieter und Betreiber).

Die Maßnahmen, die von Personen zu ergreifen sind, damit ein wirksames System zur Sicherung eines Lastkraftfahrzeugs und zur Verhinderung der Beförderung von illegal in das Vereinigte Königreich einreisenden Personen gewährleistet ist, sind in den Carriers' Liability Regulations 2002 (Haftungsvorschriften für Transportfahrzeuge - im Folgenden "die Vorschriften") in ihrer geänderten Fassung dargelegt.

Eine Einrede gegen die Verhängung von Bußgeldern für die nicht erfolgte Sicherung eines Lastkraftfahrzeugs gemäß Abschnitt 31 A des Gesetzes ist in Abschnitt 31 A (9) aufgeführt. Diese Einrede besteht darin, dass die verantwortliche Person die in den Vorschriften festgelegten Maßnahmen nicht ergriffen hat, weil sie unter Zwang gehandelt hat.

Eine Einrede gegen die Verhängung von Geldbußen für das Befördern von illegal einreisenden Personen gemäß Abschnitt 32 des Gesetzes ist in Abschnitt 34 festgelegt. Diese Einrede besteht darin, dass die verantwortliche Person oder eine von ihr beschäftigte Person, die unmittelbar dafür verantwortlich war, dass die illegal einreisende Person versteckt werden konnte, unter Zwang gehandelt hat.

Ist eine Person jedoch nicht in der Lage, sich gegen die Verhängung einer Geldbuße zu verteidigen, so kann der Secretary of State von dieser Person die Zahlung einer Geldbuße verlangen.

Gemäß Abschnitt 32 A (B1) des Gesetzes muss der Secretary of State bei der Verhängung einer Geldbuße laut Abschnitt 31 A oder bei der Prüfung einer Einrede laut Abschnitt 35 (4) in Bezug auf eine Geldbuße laut Abschnitt 31 A einen Verhaltenskodex berücksichtigen, in dem die bei der Festlegung der Höhe der Geldbuße zu berücksichtigenden Aspekte aufgeführt sind. Dieser Verhaltenskodex wird in Übereinstimmung mit Abschnitt 32 A (A1) des Gesetzes erlassen. Der Secretary of State kann auch alle anderen Gegebenheiten prüfen, die der Secretary of State für zweckdienlich hält.

Gemäß Abschnitt 32 A (2) des Gesetzes muss der Secretary of State bei der Verhängung einer Geldbuße gemäß Abschnitt 32 oder bei der Prüfung einer Einrede gemäß Abschnitt 35 (4) in Bezug auf eine Geldbuße gemäß Abschnitt 32 einen Verhaltenskodex berücksichtigen, in dem die bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße zu berücksichtigenden Punkte aufgeführt sind. Dieser Verhaltenskodex wird gemäß Abschnitt 32 A (1) des Gesetzes erlassen. Der Secretary of State kann auch alle anderen Gegebenheiten prüfen, die der Secretary of State für zweckdienlich hält.

Dieser Verhaltenskodex legt die oben genannten Punkte fest und wird in Übereinstimmung mit Abschnitt 32 A (A1) und Abschnitt 32 A (1) des Gesetzes erlassen. Der bestehende Verhaltenskodex "Civil Penalty: The Immigration and Asylum Act 1999: Level of Penalty: Code of Practice" gilt für Vorfälle, die vor dem 13. Februar 2023 entdeckt wurden. Dieser Verhaltenskodex gilt für Vorfälle, die ab dem 13. Februar 2023 entdeckt werden.

### <u>TEIL EINS - ABSCHNITT 31 A - VERSÄUMNIS DER SICHERUNG EINES</u> LASTKRAFTFAHRZEUGS

### Die höchste Stufe der Geldbuße

Die Höchste Geldbuße für das Versäumnis, ein Lastkraftfahrzeug gemäß Abschnitt 31 A zu sichern, beträgt 6.000 GBP für jede verantwortliche Person und jeden Vorfall. Der maximale Gesamtbetrag der Geldbuße (der maximale Gesamtbetrag der Geldbuße, die von allen verantwortlichen Personen zusammen je Vorfall nach Abschnitt 31 A zu zahlen ist) beträgt 12.000 GBP.

### Ausgangspunkt für die Prüfung der Höhe der Geldbuße

Das Höchstmaß der Geldbuße wird als Ausgangspunkt bei die Bestimmung der Haftung der verantwortlichen Person herangezogen, vorbehaltlich der folgenden Erwägungen in Bezug auf frühere Haftung oder Beteiligung an Vorfällen:

- Wenn für eine verantwortliche Person in den vorangegangenen fünf Jahre vor dem betreffenden Vorfall kein Haftungsfall verzeichnet ist, beträgt die höchste Geldbuße, die als Ausgangspunkt für die Festlegung der Sanktion herangezogen wird, 1.500 GBP.
- Wurde gegen eine verantwortliche Person in den fünf Jahren vor dem Datum des betreffenden Vorfalls bereits eine Geldbuße verhängt, beträgt der Ausgangsbetrag 3.000 GBP.
- Wurden gegen eine verantwortliche Person im Zeitraum von fünf Jahren vor dem betreffenden Vorfall bereits zwei oder mehrere Geldbußen verhängt, beträgt der Ausgangsbetrag 3.000 GBP...

### Gewährung von Ermäßigungen auf den Ausgangsbetrag der Geldbuße

Bei der Festlegung einer etwaigen Ermäßigung des Ausgangsbetrags der Geldbuße berücksichtigt der Secretary of State dann die folgenden Punkte:

- 50% Ermäßigung wird auf den Ausgangswert der Geldbuße angewendet, wenn die verantwortliche Person Mitglied des "Civil Penalty Accreditation Scheme" ist.
- Eine weitere Ermäßigung von 50 % wird auf den Ausgangsbetrag der Geldbuße gewährt, wenn die verantwortliche Person nicht der Fahrer ist und während der Fahrt des Fahrzeugs oder des Anhängers in das Vereinigte Königreich nicht anwesend war, aber für die Einhaltung der Vorschriften gesorgt hat.

Der Secretary of State kann auch alle anderen Gegebenheiten prüfen, die der Secretary of State für

### zweckdienlich hält. Gesamtschuldnerische Haftung

Wird eine Geldbuße gegen eine Person verhängt, die aufgrund eines Vertrags mit dem Eigentümer oder Mieter des Fahrzeugs Fahrer eines Lastkraftfahrzeugs ist (unabhängig davon, ob es sich um einen Arbeitsvertrag handelt oder nicht), haften der Fahrer und der Eigentümer bzw. Mieter gesamtschuldnerisch und mehrfach für die gegen den Fahrer verhängte Geldbuße (unabhängig davon, ob eine Geldbuße auch gegen den Eigentümer oder Mieter verhängt wird oder nicht).

### <u>TEIL ZWEI – ABSCHNITT 32 – BEFÖRDERUNG ILLEGAL EINREISENDER</u> PERSONEN

### Die höchste Stufe der Geldbuße

Die höchste Stufe der Geldbuße für das Befördern illegal einreisender Personen gemäß Abschnitt 32 beträgt 10.000 GBP für jede verantwortliche Person und jede illegal einreisende Person. Die Obergrenze der gesamten Geldbuße für alle verantwortlichen Personen zusammen für jede illegal einreisende Person beträgt 20.000 GBP.

### Ausgangspunkt für die Prüfung der Höhe der Geldbuße

Das Höchstmaß der Geldbuße wird als Ausgangspunkt bei die Bestimmung der Haftung der verantwortlichen Person herangezogen, vorbehaltlich der folgenden Erwägungen in Bezug auf frühere Haftung oder Beteiligung an Vorfällen:

- Wenn für eine verantwortliche Person in den vorangegangenen fünf Jahre vor dem betreffenden Vorfall kein Haftungsfall verzeichnet wurde, beträgt der Höchstbetrag der Geldbuße, der als Ausgangspunkt für die Festlegung der Sanktion herangezogen wird, 6.000 GBP.
- Wurde gegen eine verantwortliche Person in den vorangegangenen fünf Jahren vor dem Datum des betreffenden Vorfalls bereits eine Geldbuße verhängt, beträgt der Ausgangsbetrag 10.000 GBP.

### Gewährung von Ermäßigungen auf den Ausgangsbetrag der Geldbuße

Bei der Festlegung einer etwaigen Ermäßigung des Ausgangsbetrags der Geldbuße berücksichtigt der Secretary of State dann die folgenden Punkte:

- Eine Ermäßigung in Höhe von 50 % des Ausgangsbetrages der Geldbuße wird gewährt, wenn die verantwortliche Person Mitglied des "Civil Penalty Accreditation Scheme" ist.
- Eine weitere Ermäßigung in Höhe von 50 % des Ausgangsbetrages der Geldbuße wird gewährt, wenn es sich bei der verantwortlichen Person um den Fahrer oder eine andere verantwortliche Person handelt, die während der Fahrt des Fahrzeugs oder des Anhängers in das Vereinigte Königreich anwesend war und die Vorschriften einhielt.
- Eine weitere Ermäßigung von 50 % wird auf den Ausgangsbetrag der Geldbuße gewährt, wenn die verantwortliche Person nicht der Fahrer ist und während der Fahrt des Fahrzeugs oder des Anhängers in das Vereinigte Königreich nicht anwesend war, aber für die Einhaltung der Vorschriften gesorgt hat.

Der Secretary of State kann auch alle anderen Gegebenheiten prüfen, die der Secretary of State für

### zweckdienlich hält. Gesamtschuldnerische Haftung

Wird gegen einen Fahrer, der Angestellter des Fahrzeugeigentümers oder -vermieters ist, eine Geldbuße verhängt, so haften der Angestellte und der Arbeitgeber gesamtschuldnerisch für die gegen den Fahrer verhängte Geldbuße (unabhängig davon, ob gegen den Arbeitgeber ebenfalls eine Geldbuße verhängt wird oder nicht).

Wird eine Geldbuße gegen eine Person verhängt, die aufgrund eines Vertrags

mit dem Eigentümer oder Mieter des Fahrzeugs Fahrer eines Lastkraftfahrzeugs ist (unabhängig davon, ob es sich um einen Arbeitsvertrag handelt oder nicht), haften der Fahrer und der Eigentümer bzw. Mieter gesamtschuldnerisch und mehrfach für die gegen den Fahrer verhängte Geldbuße (unabhängig davon, ob eine Geldbuße auch gegen den Eigentümer oder Mieter verhängt wird oder nicht).

## TEIL DREI – PRÜFUNG DER FINANZIELLEN MITTEL

Der Secretary of State prüft Anträge von verantwortlichen Personen darauf, ob eine Prüfung der finanziellen Mittel erforderlich ist, um die verbleibende Höhe der Geldbuße herabzusetzen.

Im Falle von Einzelpersonen wird bei der Prüfung der finanziellen Mittel das Einkommen dieser Person, einschließlich etwaiger Überstunden, in den drei Monaten vor dem Vorfall berücksichtigt. Bei der Festlegung der genauen Höhe der Geldbuße berücksichtigt der Secretary of State alle Angaben der betreffenden Person zu ihren persönlichen finanziellen Mittel, z. B. zu ihren Ausgaben.

Für Unternehmen, gegen die eine Geldbuße verhängt wird, ist eine Prüfung der finanziellen Mittel für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) vorgesehen. Ausgangspunkt für die Senkung ist, dass die Höhe der Geldbuße wie folgt herabgesetzt wird:

Größe des Unternehmens	Umsatz oder Gesamtsumme der Bilanz	Anzahl der Mitarbeiter	Ausgangspunkt für die Reduzierung der verbleibenden Geldbuße
Mikro	Kleiner oder gleich 2 Mio. € oder 2 Mio. €	Weniger als 10	75% Ermäßigung
Klein	Kleiner oder gleich 10 Mio. € oder 10 Mio. €	Weniger als 50	50% Ermäßigung
Mittel	Kleiner oder gleich 50 Mio. € bzw. 43 Mio. €	Weniger als 250	25% Ermäßigung

Der Secretary of State kann auch alle anderen Gegebenheiten prüfen, die der Secretary of State für zweckdienlich hält.

Die verantwortlichen Personen sollten dem Secretary of State schriftlich darlegen, warum sie der Meinung sind, dass in ihrem Fall eine Prüfung der finanziellen Mittel durchgeführt werden sollte, und wie hoch ihrer Meinung nach die Geldbuße sein sollte. Es müssen Belege vorgelegt werden. Bei Einzelpersonen kann dies in Form von Lohnabrechnungen oder Kontoauszügen erfolgen. Bei Unternehmen kann dies in Form von Bilanzen oder von einem Geschäftsführer unterzeichneten Sachverhaltsdarstellungen erfolgen.

Unterlagen, die nicht in englischer oder walisischer Sprache verfasst sind, müssen von einer beglaubigten Übersetzung ins Englische oder Walisische begleitet sein. Anträge können jederzeit bis zu dem Datum gestellt werden, vor dem die Geldbuße oder die Geldbußen bezahlt werden müssen. Anträge, die nach diesem Datum eingehen, werden nur unter außergewöhnlichen Umständen nach dem Ermessen des Secretary of State berücksichtigt. Ungeachtet der Bestimmungen dieses Verhaltenskodexes kann der Secretary of State nach Prüfung eines Antrags beschließen, keine Prüfung der finanziellen Mittel durchzuführen. Zum Beispiel, wenn keine ausreichenden Nachweise über die finanziellen Umstände der betreffenden Person oder des betreffenden Unternehmens vorgelegt werden oder wenn diese Beweise den Antrag nicht stützen.

### **TEIL VIER - BEISPIELE**

### Abschnitt 31 A - Versäumnis, ein Lastkraftfahrzeug zu sichern

# Szenario 1: Erster Vorfall für einen Fahrer, zweiter Vorfall für einen Eigentümer mit einem LKW.Der Eigentümer war kein Mitglied des "Accreditation Scheme".

Der Fahrer eines LKW kam im Hafen von Calais an und wurde von der Border Force [die britische Grenzpolizei] für Sicherheitskontrollen ausgewählt. Das Fahrzeug wurde als ungesichert eingestuft, da die Hecktüren des Anhängers nicht durch ein Schloss, eine Plombe oder eine andere Sicherheitsvorrichtung gesichert waren. Der Fahrer hatte daher die in den Vorschriften festgelegten Anforderungen nicht erfüllt. Dies war der erste Haftungsfall des Fahrers für die Nichtsicherung eines Lastkraftfahrzeugs.

Der Eigentümer war als verantwortliche Person ebenfalls zur Zahlung einer Geldbuße verpflichtet. Der Eigentümer hatte nicht dafür gesorgt, dass das Fahrzeug mit Schlössern oder anderen Sicherheitsvorrichtungen ausgestattet war. Dies war der zweite Fall, in dem der Eigentümer haftbar gemacht wurde, weil er ein Lastkraftfahrzeug nicht gesichert hatte. Der Eigentümer war kein Mitglied des Civil Penalty Accreditation Scheme.

Es gab keine Anträge auf die Prüfung der finanziellen Mittel.

Der Fahrer muss für den ersten Vorfall eine Geldbuße in Höhe von 1.500 GBP zahlen, wobei die Höhe der Geldbuße nicht reduziert wird.

Für einen zweiten Vorfall wird der Eigentümer mit einer Geldbuße in Höhe von 3.000 GBP belastet, ohne dass die Stufe der Geldbuße herabgesetzt wird, und außerdem muss er mit 1.500 GBP für die Geldbuße des Fahrers mithaften.

# Szenario 2: Erster Vorfall für einen Betreiber, wobei ein unbegleiteter abgetrennter Anhänger zum Einsatz gekommen ist. Der Betreiber war Mitglied des "Accreditation Scheme".

Ein Fahrer, der für ein Unternehmen arbeitet, das Mitglied des "Accreditation Scheme" ist, lieferte einen unbegleiteten abgetrennten Anhänger zum Hafen von Santander. Bei der Ankunft im Vereinigten Königreich wurde der unbegleitete Anhänger von der Border Force einer Sicherheitskontrolle unterzogen. An dem Anhänger wurde ein gebrochenes TIR-Kabel festgestellt. Er war daher nicht wirksam in Übereinstimmung mit den in den Vorschriften festgelegten Anforderungen gesichert.

Der Betreiber legte der Border Force ein Kontrollprotokoll vor, aus dem hervorging, dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Übergabe an die Hafenbehörden in Santander sicher war. Das Kontrollprotokoll war von den Hafenbehörden mit einem Sichtvermerk versehen, um zu zeigen, dass es den sicheren Zustand des Anhängers korrekt wiedergibt.

Der Fahrer ist nicht verpflichtet, eine Geldbuße zu zahlen, da Fahrer keine "verantwortlichen Personen" im Hinblick auf abgekoppelte Anhänger sind.

Der Betreiber wird mit einer Geldbuße in Höhe von 0 GBP belastet, da der Sanktionsrahmen erstens um 50 % herabgesetzt wird, weil er Mitglied des "Accreditation Scheme" ist, und zweitens eine weitere Herabsetzung um 50 % des ursprünglichen Betrags der Geldbuße vorgenommen wird, weil er nachweisen kann, dass er die Vorschriften eingehalten hat - der Anhänger war zu dem Zeitpunkt, als er seine betriebliche Kontrolle verließ, tatsächlich gesichert.

### Abschnitt 32 – Beförderung von illegal einreisenden Personen

# Szenario 1: Acht illegal Eingereiste werden in einem Lkw mit Planen entdeckt.Der Eigentümer ist Mitglied des "Accredited Scheme".

Im Hafen von Portsmouth kam ein Lastkraftwagen mit Schiebeplanen an und wurde von der Border Force für eine Kontrolle ausgewählt.Bei diesen Kontrollen wurden acht illegal eingereiste Personen entdeckt, die sich in der Ladeeinheit des Anhängers versteckt hatten. Das Dach des Anhängers wies einen großen Schnitt auf, und in dem vom Fahrer ausgefüllten Kontrollprotokoll war nicht vermerkt,

dass das Dach vor Fahrtantritt überprüft worden war und dass der Fahrer auch nach den letzten beiden Haltepunkten vor der Einschiffung in das Vereinigte Königreich den Laderaum überprüft hatte. Der Fahrer hatte daher die in den Vorschriften festgelegten Anforderungen nicht erfüllt. Der Fahrer hatte zuvor keine Geldbuße entrichten müssen.

Der Eigentümer haftet als verantwortliche Person ebenfalls mit einer Geldbuße.Der Eigentümer hatte jedoch

sichergestellt, dass das Fahrzeug mit Schlössern oder anderen Sicherheitsvorrichtungen ausgestattet war und auch allen anderen anwendbaren Teilen der Vorschriften entsprochen. Der Eigentümer war auch Mitglied des "Accreditation Scheme".

Der Fahrer wird mit einer Geldbuße in Höhe von £ 48.000 GBP (6.000 GBP für jede illegal eingereiste Person ) belastet.

Der Fahrer beantragte die Prüfung seiner finanziellen Mittel, die diese Geldbuße je nach den Umständen und der Art der Nachweise, die er zur Stützung seines Antrags vorlegte, weiter verringern könnten.

Der Fahrzeugeigentümer wird mit einer Geldbuße in Höhe von 0 GBP belastet, da er akkreditiert ist und die in den Vorschriften festgelegten Anforderungen vollständig eingehalten hat.Er haftet jedoch gesamtschuldnerisch für die Geldbuße des Fahrers.

Wäre der Fahrzeugeigentümer nicht akkreditiert, würde gegen ihn eine Geldbuße in Höhe von 24.000 GBP ( 3.000 GBP

für jede illegal eingereiste Person) verhängt werden müssen und er würde mehrfach und gesamtschuldnerisch für die Geldbuße des Fahrers haften müssen.

# Szenario 2: Eine illegal einreisende Person wird im Gepäckschrank eines Reisebusses entdeckt. Der Eigentümer war kein Mitglied des "Accreditation Scheme".

Ein Bus kam im Hafen von Coquelles an und wurde von der Border Force für Sicherheitskontrollen ausgewählt. Diese Kontrollen führten zur Entdeckung einer illegal eingereisten Person im Gepäckschrank unter dem Bus. Bei einer weiteren Kontrolle wurde festgestellt, dass das integrierte Sicherheitsschloss des Gepäckraums beschädigt war. Der Fahrer gab an, dass dieser bereits beschädigt war, als er den Bus von seinem Arbeitgeber, dem Eigentümer des Fahrzeugs, abholte. Das Fahrzeug war daher nicht wirksam gesichert und so haben weder Fahrer noch Eigentümer die Vorschriften eingehalten. Der Fahrer war in der Vergangenheit nicht haftbar gemacht worden, aber der Eigentümer war in den letzten fünf Jahren in zwei Vorfällen haftbar gemacht worden.

Es gab keine Anträge auf die Prüfung der

finanziellen Mittel. Der Fahrer muss eine

Geldbuße in Höhe von 6.000 GBP zahlen.

Der Fahrzeugeigentümer ist zur Zahlung einer Geldbuße in Höhe von 10.000 GBP verpflichtet, wobei ihm eine zusätzliche Mithaftung in Höhe von 6.000 GBP für die Geldbuße des Fahrers zur Last gelegt wird.

### Szenario 3: Zwei illegal Eingereiste werden im hinteren Staufach eines Wohnmobils entdeckt.

Ein Wohnmobil, das für nichtgewerbliche Zwecke genutzt wird, kam im Hafen von Dover an und wurde von der Border Force einer Kontrolle unterzogen. Bei diesen Kontrollen wurden zwei illegal eingereiste Personen, die sich im hinteren Staufach des Fahrzeugs versteckt hatten, entdeckt. Bei der Inspektion wurde festgestellt, dass das integrierte Schloss des Stauraums aufgebrochen worden war, um

Unbefugten den Zugang zu ermöglichen.Der Fahrer des Fahrzeugs bestätigt, dass er den hinteren Stauraum nach seinem letzten Stopp vor der Einschiffung in das Vereinigte Königreich nicht überprüft hatte, da er ihn verschlossen hatte und glaubte, er sei sicher. Da der Fahrer es versäumt hatte, sich zu vergewissern, dass der hintere Stauraum noch gesichert war und sich kein Unbefugter Zugang verschafft hatte, hatte er gegen die Vorschriften verstoßen. Der Fahrer war bisher nicht zivilrechtlich belangt worden.

Der Fahrer muss eine Geldbuße in Höhe von 12.000 GBP zahlen, vorbehaltlich der Berücksichtigung seiner finanziellen Mittel.