



Home Office

SANCIONES CIVILES DE ENTRADA CLANDESTINA

Ley de Inmigración y Asilo de 1999

**PROYECTO de nivel de la sanción: Código de
buenas prácticas**

Enero 2023



Home Office

SANCIONES CIVILES DE ENTRADA CLANDESTINA

Ley de Inmigración y Asilo de 1999

PROYECTO de nivel de la sanción: Código de buenas prácticas

Presentado al Parlamento de conformidad con el artículo 32A, apartado 3, del
Ley de Inmigración y Asilo de 1999

Enero 2023



© Derechos de autor de la Corona 2023

Esta publicación está licenciada bajo los términos de la Open Government License v3.0, excepto donde se indique lo contrario. Para ver esta licencia, visite nationalarchives.gov.uk/doc/open-governmentlicence/version/3.

Cuando hayamos identificado cualquier información de derechos de autor de terceros, deberá obtener el permiso de los titulares de los derechos de autor en cuestión.

Esta publicación está disponible en www.gov.uk/official-documents.

Cualquier consulta relacionada con esta publicación debe enviarse a BF.CECPT@homeoffice.gov.uk.

ISBN 978-1-5286-3866-1

E02849352 01/23

Impreso en papel con un contenido mínimo de fibra reciclada del 40%

Impreso en el Reino Unido por HH Associates Ltd. en nombre del Controlador de la Oficina de Papelería de Su Majestad

CONTENTS

INTRODUCTION.....	4
PART ONE – SECTION 31A – FAILING TO SECURE A GOODS VEHICLE	5
PART TWO – SECTION 32 – CARRYING CLANDESTINE ENTRANTS.....	6
PART THREE – MEANS TESTING	7
PART FOUR – EXAMPLES.....	7

INTRODUCCIÓN

El régimen de sanciones civiles para la entrada clandestina (en lo sucesivo, «régimen») se establece en virtud de la Ley de Inmigración y Asilo de 1999, en su versión modificada (en lo sucesivo, «Ley»). El Plan crea dos sanciones. En virtud del artículo 31A de la Ley, el Secretario de Estado puede imponer una sanción a una persona responsable por no asegurar un vehículo de mercancías. En virtud del artículo 32 de la Ley, el Secretario de Estado puede imponer una sanción a una persona responsable por transportar a un entrante clandestino. Las personas responsables se definen como propietarios, arrendatarios y conductores (o en el caso de remolques separados, propietarios, arrendatarios y operadores).

Las medidas que deben adoptar las personas para aplicar un sistema eficaz de seguridad de un vehículo de transporte de mercancías e impedir el transporte de entradas clandestinas al Reino Unido se establecen en el Carriers' Liability Regulations 2002 (Reglamento de responsabilidad de los transportistas de 2002, en su versión modificada; en lo sucesivo, «Reglamento»).

Una defensa contra la imposición de sanciones por no asegurar un vehículo de mercancías bajo la sección 31A de la Ley se establece en la sección 31A(9). Esta defensa es que la persona responsable no tomó las medidas especificadas en el Reglamento porque actuó bajo coacción.

En el artículo 34 se establece una defensa contra la imposición de sanciones por transportar a personas que ingresen clandestinamente en virtud del artículo 32 de la Ley. Esta defensa es que la persona responsable o un empleado suyo que fue directamente responsable de permitir que se ocultara al participante clandestino estaba actuando bajo coacción.

Sin embargo, si una persona no puede demostrar una defensa contra la imposición de una sanción, el Secretario de Estado puede exigir a esa persona que pague una multa.

De conformidad con el artículo 32A(B1) de la Ley, al imponer una sanción en virtud del artículo 31A o considerar una notificación de objeción en virtud del artículo 35(4) en relación con una sanción en virtud del artículo 31A, el Secretario de Estado debe tener en cuenta un código de práctica que especifique las cuestiones que deben tenerse en cuenta para determinar la cuantía de la sanción. Este código de prácticas se publica de conformidad con el artículo 32A(A1) de la Ley. El Secretario de Estado también puede considerar cualquier otro asunto que el Secretario de Estado considere relevante.

De conformidad con el artículo 32A(2) de la Ley, al imponer una sanción en virtud del artículo 32 o al considerar una notificación de objeción en virtud del artículo 35(4) en relación con una sanción en virtud del artículo 32, el Secretario de Estado debe tener en cuenta un código de práctica que especifique las cuestiones que deben tenerse en cuenta para determinar la cuantía de la sanción. Este código de prácticas se publica de conformidad con el artículo 32A(1) de la Ley. El Secretario de Estado también puede considerar cualquier otro asunto que el Secretario de Estado considere relevante.

Este código de prácticas establece las cuestiones especificadas anteriormente y se publica de conformidad con la sección 32A

(A1) y el artículo 32A(1) de la Ley. El código de práctica existente, «Civil Penalty: The Immigration and Asylum Act 1999: Level of Penalty: Code of Practice» se aplicará a los incidentes descubiertos antes del 13

Febrero 2023. Este código de buenas prácticas se aplicará a los incidentes descubiertos a partir del 13 de febrero de 2023

PRIMERA PARTE – ARTÍCULO 31A – NO ASEGURAR UN VEHÍCULO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Nivel máximo de penalización

El nivel máximo de la sanción por no asegurar un vehículo de mercancías en virtud del artículo 31A es de 6.000 libras esterlinas por persona responsable y por incidente. La multa máxima total (la multa total máxima pagadera por todas las personas responsables combinadas según el incidente de la sección 31A) es de £ 12,000.

Punto de partida para el examen del nivel de la sanción

El nivel máximo de la pena se utilizará como punto de partida para determinar la responsabilidad de la persona responsable, sujeto a las siguientes consideraciones relacionadas con la responsabilidad anterior o la participación en incidentes:

- Si una persona responsable no tiene antecedentes de responsabilidad en los cinco años anteriores al incidente en consideración, la pena máxima que se utilizará como punto de partida para determinar su nivel de sanción será de £ 1,500
- Si una persona responsable ha recibido una multa en los cinco años anteriores a la fecha del incidente considerado, el punto de partida será de £ 3,000.
- Si una persona responsable ha recibido dos o más sanciones en los cinco años anteriores a la fecha del incidente considerado, el punto de partida será de £ 6,000.

Aplicación de descuentos al nivel de penalización del punto inicial

El Secretario de Estado tendrá en cuenta las siguientes cuestiones al determinar cualquier descuento que se aplique al nivel de penalización del punto de partida:

- Se aplicará un descuento del 50% al nivel de penalización del punto de partida si la persona responsable es miembro del Civil Penalty Accreditation Scheme.
- Se aplicará un descuento adicional del 50% al nivel de penalización del punto de partida si la persona responsable no es el conductor y no estuvo presente durante el viaje del vehículo o remolque separado al Reino Unido, pero actuó para garantizar el cumplimiento de las Regulaciones.

El Secretario de Estado también puede considerar cualquier otro asunto que el Secretario de Estado considere relevante.

Responsabilidad solidaria

Cuando se impone una sanción a una persona que es el conductor de un vehículo de transporte de mercancías en virtud de un contrato con el propietario o arrendatario del vehículo (sea o no un contrato de trabajo), el conductor y el propietario o arrendatario son solidariamente responsables de la sanción impuesta al conductor (independientemente de que también se imponga una sanción al propietario o arrendatario).

SEGUNDA PARTE – ARTÍCULO 32 – TRANSPORTE DE PERSONAS QUE INGRESAN CLANDESTINAMENTE

Nivel máximo de penalización

La cuantía máxima de la pena por transportar a personas que ingresen clandestinamente en virtud del artículo 32 es de 10.000 libras esterlinas por persona por entrante clandestino. La pena máxima total para todas las personas responsables por entrante clandestino es de 20.000 libras esterlinas.

Punto de partida para el examen del nivel de la sanción

El nivel máximo de la pena se utilizará como punto de partida para determinar la responsabilidad de la persona responsable, sujeto a las siguientes consideraciones relacionadas con la responsabilidad anterior o la participación en incidentes:

- Si una persona responsable no tiene antecedentes de responsabilidad en los cinco años anteriores al incidente en consideración, la pena máxima que se utilizará como punto de partida para determinar su nivel de sanción será de £ 6,000.
- Si una persona responsable ha recibido una multa en los cinco años anteriores a la fecha del incidente en consideración, el punto de partida será de £ 10,000

Aplicación de descuentos al nivel de penalización del punto inicial

El Secretario de Estado tendrá en cuenta las siguientes cuestiones al determinar cualquier descuento que se aplique al nivel de penalización del punto de partida:

- Se aplicará un descuento del 50% sobre el nivel de penalización del punto de partida si la persona responsable es miembro del Civil Penalty Accreditation Scheme
- Se aplicará un descuento adicional del 50% al nivel de penalización del punto de partida si la persona responsable es el conductor, u otra persona responsable que estuvo presente durante el viaje del vehículo o remolque separado al Reino Unido, y cumplió con el Reglamento.
- Se aplicará un descuento adicional del 50% al nivel de penalización del punto de partida si la persona responsable no es el conductor y no estuvo presente durante el viaje del vehículo o remolque separado al Reino Unido, pero actuó para garantizar el cumplimiento de las Regulaciones.

El Secretario de Estado también puede considerar cualquier otro asunto que el Secretario de Estado considere relevante.

Responsabilidad solidaria

Cuando se impone una sanción a un conductor que es empleado del propietario o arrendatario del vehículo, el empleado y el empleador son solidariamente responsables de la sanción impuesta al conductor (independientemente de que también se imponga una sanción al empleador).

Cuando se impone una sanción a una persona que es el conductor de un vehículo de transporte de mercancías en virtud de un contrato con el propietario o arrendatario del vehículo (sea o no un contrato de trabajo), el conductor y el propietario o arrendatario son solidariamente responsables de la

sanción impuesta al conductor (independientemente de que también se imponga una sanción al propietario o arrendatario).

TERCERA PARTE – MEDIOS DE PRUEBA

El Secretario de Estado considerará las solicitudes de las personas responsables para aplicar la prueba de medios para reducir cualquier nivel restante de sanción.

Para las personas, las pruebas de medios tendrán en cuenta los ingresos de esa persona, incluidos los ingresos por horas extras, durante los tres meses anteriores al incidente. Al determinar el nivel exacto de la sanción, el Secretario de Estado considerará cualquier declaración hecha por el individuo con respecto a sus circunstancias financieras personales, como sus gastos.

Para las empresas que reciban una sanción, las pequeñas y medianas empresas (PYME) dispondrán de pruebas de medios. El punto de partida para la reducción será que el nivel de la sanción se reducirá de la siguiente manera:

Tamaño del negocio	Volumen de negocios o total del balance	Plantilla	Punto de partida para la reducción de cualquier nivel restante de sanción
Micro	Inferior o igual a 2 millones de euros o 2 millones de euros	Menos de 10	Reducción del 75%
Pequeño	Inferior o igual a 10 millones de euros o 10 millones de euros	Menos de 50	Reducción del 50%
Medio	Inferior o igual a 50 millones de euros o 43 millones de euros	Menos de 250	Reducción del 25%

El Secretario de Estado también puede considerar cualquier otro asunto que el Secretario de Estado considere relevante.

Las personas responsables deben escribir al Secretario de Estado para exponer por qué creen que se deben aplicar las pruebas de medios y cuál creen que debería ser el nivel de la sanción. Se debe proporcionar documentación de respaldo. Para las personas, esto podría tomar la forma de recibos de salario o estados de cuenta bancarios. Para las empresas, podría tomar la forma de balances o declaraciones de hechos firmadas por un director. La documentación que no esté en inglés o galés debe ir acompañada de una traducción certificada al inglés o galés. Las solicitudes se pueden hacer en cualquier momento hasta la fecha antes de la cual se debe pagar la multa o sanciones. Las solicitudes no se considerarán después de esta fecha, excepto en circunstancias excepcionales a discreción del Secretario de Estado. No obstante lo dispuesto en el presente código de prácticas, el Secretario de Estado podrá decidir, tras examinar una solicitud, no aplicar la comprobación de medios. Por ejemplo, cuando no se presentan pruebas suficientes sobre la situación financiera de la persona o empresa en cuestión o cuando esas pruebas no respaldan ninguna solicitud.

CUARTA PARTE – EJEMPLOS

Artículo 31A – No asegurar un vehículo de transporte de mercancías

Escenario 1: Primer incidente para un conductor, segundo incidente para un propietario, que involucra un vehículo pesado. El propietario no era miembro del Plan de Acreditación.

El conductor de un vehículo pesado llegó al puerto de Calais y fue seleccionado para los controles de seguridad por la Fuerza Fronteriza. Se descubrió que el vehículo no era seguro ya que las puertas traseras del remolque no estaban aseguradas por una cerradura, sello u otro dispositivo de seguridad. Por lo tanto, el conductor no había cumplido con los requisitos establecidos en el Reglamento. Esta fue la primera instancia de responsabilidad del conductor por no asegurar un vehículo de mercancías.

El propietario, como persona responsable, también era responsable de una sanción. El propietario no se había asegurado de que el vehículo estuviera equipado con cerraduras u otros dispositivos de seguridad. Esta fue la segunda instancia en la que el propietario atrajo la responsabilidad por no asegurar un vehículo de mercancías. El propietario no era miembro del Civil Penalty Accreditation Scheme

No hubo solicitudes de comprobación de recursos.

El conductor recibe una multa de £ 1,500 por un primer incidente, sin reducción en el nivel de penalización.

El propietario recibe una multa de £ 3,000 por un segundo incidente, sin reducción en el nivel de penalización, con responsabilidad conjunta adicional de £ 1,500 por la multa del conductor.

Escenario 2: Primer incidente para un operador, que involucra un remolque separado no acompañado. El operador era miembro del Sistema de Acreditación.

Un conductor que trabaja para un operador que es miembro de la empresa del Esquema de Acreditación entregó un remolque separado no acompañado al puerto de Santander. A su llegada al Reino Unido, el remolque no acompañado fue seleccionado para los controles de seguridad de la Fuerza Fronteriza. Se descubrió que el remolque tenía un cable TIR roto. Por lo tanto, no se aseguró efectivamente de conformidad con los requisitos establecidos en el Reglamento.

El operador proporcionó un registro de controles a la Fuerza de Fronteras, que mostró que el vehículo estaba seguro en el punto en que pasó al control operativo de las autoridades portuarias en Santander. El registro de controles fue avalado por las autoridades portuarias para demostrar que era un fiel reflejo del estado de seguridad del remolque.

El conductor no es responsable de una sanción, ya que los conductores no son «personas responsables» a efectos de remolques separados.

El operador recibe una multa de £ 0, recibiendo una reducción del 50% en su nivel de penalización porque es miembro del Esquema de Acreditación, y una reducción adicional del 50% sobre el monto de la multa original porque puede demostrar que cumplió con las Regulaciones: el remolque estaba efectivamente asegurado en el momento en que dejó su control operativo.

Artículo 32 – Transporte de personas que entran clandestinamente

Escenario 1: Se detectaron ocho entrantes clandestinos en un vehículo de mercancías con cortinas. El propietario es miembro del Esquema Acreditado.

Un vehículo de mercancías con cortinas llegó al puerto de Portsmouth y fue seleccionado para ser revisado por la Fuerza Fronteriza. Estos controles revelaron ocho entrantes clandestinos ocultos en la carga dentro del remolque. Hubo un gran corte en el techo del remolque, y el registro de controles completados por el conductor no indicaba que el techo se verificó antes de que comenzara el viaje, ni que el conductor verificó el espacio de carga después de las dos últimas paradas antes de

embarcarse en el Reino Unido. Por lo tanto, el conductor no había cumplido con los requisitos establecidos en el Reglamento. El conductor no había sido sancionado anteriormente.

El propietario, como persona responsable, también es responsable de una sanción. Sin embargo, el propietario se había asegurado de que el vehículo estuviera equipado con cerraduras u otros dispositivos de seguridad y también había cumplido con todas las demás partes aplicables del Reglamento. El propietario también era miembro del Plan de Acreditación.

El conductor recibe una multa de £ 48,000 (£ 6, 000 por entrante clandestino).

El conductor solicitó la comprobación de medios, que pueden reducir aún más este nivel de sanción, dependiendo de sus circunstancias y la naturaleza de las pruebas que presenten en apoyo de su solicitud.

El propietario del vehículo recibe una multa de £0, ya que está acreditado y cumple plenamente con los requisitos establecidos en la normativa. No obstante, siguen siendo responsables solidarios de la sanción impuesta al conductor.

Si el propietario del vehículo no hubiera sido acreditado, habría recibido una multa de £ 24,000 (£ 3, 000 por participante clandestino), además de ser considerado responsable solidario y solidariamente de la multa del conductor.

Escenario 2: Un entrante clandestino detectado en el compartimento de equipaje de un autocar. El propietario no era miembro del Plan de Acreditación.

Un autocar llegó al Puerto de Coquelles y fue seleccionado para los controles de seguridad por la Fuerza Fronteriza. Estos controles revelaron un participante clandestino en el maletero de equipaje debajo del autobús. Una inspección adicional mostró que la cerradura de seguridad inherente en el maletero estaba rota. El conductor declaró que estaba roto cuando recogió el autocar de su empleador, el propietario del vehículo. Por lo tanto, el vehículo no estaba asegurado de manera efectiva y, por lo tanto, ni el conductor ni el propietario han cumplido con las regulaciones. El conductor no tenía responsabilidad previa, sin embargo, el propietario tuvo dos incidentes previos en los que fueron encontrados responsables en los últimos cinco años.

No hubo solicitudes de comprobación de recursos.

El conductor recibe una multa de £ 6, 000.

El propietario del vehículo recibe una multa de £ 10, 000, con responsabilidad conjunta adicional de £ 6,000 por la multa del conductor.

Escenario 3: Dos entrantes clandestinas detectadas en el compartimento de almacenamiento trasero de una autocaravana.

Una autocaravana utilizada con fines no comerciales llegó al puerto de Dover y fue seleccionada para ser revisada por la Fuerza Fronteriza. Estos controles revelaron dos entrantes clandestinas ocultas en el compartimento de almacenamiento trasero del vehículo. La inspección revela que la cerradura inherente en el compartimento había sido forzada para permitir el acceso no autorizado. El conductor del vehículo confirma que no habían revisado el compartimento trasero después de su última parada antes de embarcar hacia el Reino Unido, ya que lo habían cerrado con llave y creían que era seguro. Al no llevar a cabo una comprobación de que el compartimento trasero todavía era seguro y que no se había obtenido ningún acceso no autorizado, el conductor no había cumplido con el Reglamento. El conductor no tiene ninguna responsabilidad previa a una sanción civil.

El conductor recibe una multa de £ 12, 000, sujeta a la consideración de la prueba de medios.

978-1-5286-3866-1

E02849352