

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1994-1995**

17 JANUARI 1995

Ontwerp van wet tot wijziging van het artikel 74/2 van en tot invoeging van een nieuw artikel 74/4bis in de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BINNENLANDSE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER PINOIE**

**1. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE
MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN**

Uit diverse statistieken blijkt dat het aantal illegale vreemdelingen dat naar ons land vervoerd wordt, niet gering is. Zo werden er in 1993 1 611 personen naar Zaventem vervoerd zonder dat zij in het bezit waren van de vereiste documenten (paspoort, eventueel met visum). Ook aan de zeehavens worden illegale vreem-

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heren Pede, voorzitter; Cannaerts, Cardoen, Daras, de Donnée, De Loor, Flagothier, Gevenois, Guillaume, mevr. Lieten-Croes, de heren Mouton, Quintelier, Scharff, Tavernier, Vancrombruggen, Vandenhaute, Van Hooland, Wierinckx en Pinoie, rapporteur.
2. Plaatsvervangers: de heren Garcia en Swinnen.
3. Andere senator: de heer Desmedt.

R. A 16769*Zie:***Gedr. St. van de Senaat:**

1272-1 (1994-1995): Ontwerp van wet.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1994-1995**

17 JANVIER 1995

Projet de loi modifiant l'article 74/2 de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers et y insérant un article 74/4bis nouveau

RAPPORT

**FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DE L'INTERIEUR
PAR M. PINOIE**

**1. EXPOSE INTRODUCTIF
DU MINISTRE DE L'INTERIEUR**

Il ressort de diverses statistiques que le nombre d'étrangers acheminés illégalement vers notre pays n'est pas négligeable. C'est ainsi qu'en 1993, 1 611 personnes ont été amenées à Zaventem sans être en possession des documents requis (passeport, éventuellement avec visa). Des étrangers sont également

Ont participé aux travaux de la commission:

1. Membres effectifs: MM. Pede, président; Cannaerts, Cardoen, Daras, de Donnée, De Loor, Flagothier, Gevenois, Guillaume, Mme Lieten-Croes, MM. Mouton, Quintelier, Scharff, Tavernier, Vancrombruggen, Vandenhaute, Van Hooland, Wierinckx et Pinoie, rapporteur.
2. Membres suppléants: MM. Garcia et Swinnen.
3. Autre sénateur: M. Desmedt.

R. A 16769*Voir:***Document du Sénat:**

1272-1 (1994-1995): Projet de loi.

delingen aangevoerd: in 1993 noteerde men in Oostende, Zeebrugge en Antwerpen 392 terugdrijvingen. Een nog groter doch moeilijk becijferbaar aantal vreemdelingen komt het land illegaal binnen via de weg.

Het ontwerp van wet raakt niet aan de beginselen van de huidige wet. De bestaande regeling voorziet immers reeds in een strafrechtelijk beteugelingsstelsel. Lucht- en zeevervoerders die ter gelegenheid van een zelfde reis minstens vijf passagiers die niet over de vereiste documenten beschikken, naar België vervoeren, kunnen strafrechtelijk worden gesanctioneerd.

Bovendien moeten zij de Belgische Staat vergoeden voor de verblijfskosten van deze passagiers. De huidige regeling sluit trouwens aan bij de Uitvoeringsovereenkomst van Schengen van 19 juni 1990 en het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 te Chicago. Gelijkaardige systemen bestaan bovendien in andere landen.

Het beteugelingsstelsel voorgeschreven door artikel 74/2 van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen functioneert evenwel niet in de praktijk.

De vervoersmaatschappijen waartegen een proces-verbaal werd opgesteld, kunnen niet worden vervolgd vermits een rechtspersoon niet kan worden gestraft voor een misdrijf. Anderzijds blijven de natuurlijke personen, die men wel strafrechtelijk kan vervolgen, eveneens buiten schot, doordat de vaststelling van de strafrechtelijk aansprakelijke persoon zeer moeilijk is, gelet op de moderne vennootschapsstructuren.

Ook het terugvorderen van de kosten stuit op ernstige problemen. Van de 20 miljoen frank aan Vorderingen heeft de Belgische Staat tot op heden slechts 80 000 frank gerecupereerd.

Het wetsontwerp heeft vooreerst tot doel het sanctioneringssysteem van artikel 74/2 te verstevigen. Daarnaast wordt dit systeem aangevuld met een regeling van administratieve geldboetes (nieuw artikel 74/4bis). Dit laatste houdt in dat een onmiddellijk uitvoerbare administratieve geldboete kan worden opgelegd aan de vervoerder die passagiers, die niet over de vereiste inreisdocumenten beschikken, naar België vervoert. Per illegale vreemdeling zal de vervoerder een administratieve geldboete van 150 000 frank dienen te betalen. Het vervoermiddel kan worden tegengehouden of aan de ketting gelegd wanneer de geldboete niet onmiddellijk wordt betaald of in consignatie wordt gegeven.

Als vervoersmaatschappijen worden bedoeld: de luchtvaartmaatschappijen, de zeevervoerders en de

acheminés illégalement dans nos ports maritimes: en 1993, l'on a enregistré 392 refoulements à Ostende, Zeebrugge et Anvers. Un nombre plus important encore, mais difficilement chiffrable, pénètre illégalement dans notre pays par la route.

Le projet de loi à l'examen ne touche pas aux principes de la loi actuelle. Le système existant prévoit déjà en effet des sanctions pénales. Les transporteurs aériens et maritimes qui, à l'occasion d'un même voyage, transportent à destination de la Belgique cinq passagers au moins qui ne possèdent pas les documents requis, peuvent être sanctionnés pénalement.

En outre, ils sont tenus d'indemniser l'Etat belge pour les frais de séjour exposés pour ces passagers. Le régime actuel se situe d'ailleurs dans le prolongement de la Convention d'application de l'Accord de Schengen du 19 juin 1990 et de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite le 7 décembre 1944 à Chicago. Pareils systèmes existent d'ailleurs dans d'autres pays.

Le régime de sanction prescrit par l'article 74/2 de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers ne fonctionne cependant pas bien en pratique.

Les entreprises de transport à l'encontre desquelles un procès verbal a été dressé ne peuvent être poursuivies puisqu'une personne morale ne peut être punie pour un délit. Par ailleurs, les personnes physiques que l'on peut poursuivre pénalement restent également hors de portée étant donné que la détermination de la personne pénalement responsable est extrêmement difficile compte tenu des structures de société moderne.

Le recouvrement des frais exposés se heurte également à de sérieux problèmes. Sur les 20 millions de francs de créances, l'Etat belge n'a jusqu'à présent récupéré que 80 000 francs.

Le projet de loi qui vous est soumis a tout d'abord pour objet de renforcer le système de sanctions prévus à l'article 74/2. En outre, il complète ce système par un régime d'amendes administratives (nouvel article 74/4bis). Ceci implique qu'une amende administrative immédiatement exécutoire peut être infligée au transporteur qui amène en Belgique des passagers qui ne possèdent pas les documents d'entrée requis. Par étranger introduit illégalement, le transporteur paiera une amende administrative de 150 000 francs. Le moyen de transport pourra être retenu ou mis à la chaîne lorsque l'amende n'est pas payée immédiatement ou donnée en consignation.

Par transporteurs l'on entend: les sociétés de navigation aérienne, les transporteurs maritimes et les

vervoerders die internationaal vervoer per autobus, autocar of minibus verrichten, met uitzondering van het grensverkeer.

Het spoorwegverkeer valt er niet onder. Artikel 4, § 1, van het Verdrag inzake uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage, goedgekeurd bij wet van 25 april 1983, dat de spoorweg verplicht het vervoer te verrichten onder de drie voorwaarden die het opsomt, laat geen ruimte voor het opleggen van bijkomende voorwaarden.

De minister benadrukt dat het wetsontwerp de vervoerders niet belast met een politionele opdracht. De vervoerders dienen enkel de reisdocumenten te controleren wanneer een passagier wenst gebruik te maken van het vervoermiddel voor een internationale reis. Wanneer de passagier weigert de vereiste documenten te tonen of deze niet kan voorleggen, wordt van de vervoerder verwacht dat hij de toegang tot het vervoermiddel weigert. De vervoerder kan dat doen binnen zijn contractuele verhoudingen met de vervoerde persoon. Hij hoeft die controle overigens niet zelf te verrichten, doch kan hierover een afspraak maken met de grenspolitie, zoals een aantal vervoersmaatschappijen nu al doen.

Het wetsontwerp is bovendien in geen enkel opzicht strijdig met de bepalingen van het Internationale Verdrag betreffende de status van vluchtelingen, ondertekend te Genève op 28 juli 1951. Door de ondertekening van dit Verdrag en van het Protocol van New York van 31 januari 1967 verbindt een staat zich ertoe een vluchteling niet terug te zenden naar het land van herkomst waar hij wordt vervolgd. Dit is de toepassing van het zogenaamde *non-refoulement*-principe, ingeschreven in artikel 33 van het Verdrag. Dit principe is echter alleen toepasselijk op diegenen die het land zijn binnengekomen of binnenkomen. Het is niet van toepassing op personen die in het buitenland verblijven en naar België wensen te komen. Een vluchteling kan niet vanuit het buitenland een recht op asiel in België eisen. De administratieve geldboete wordt trouwens opgelegd aan de vervoerder en niet aan de illegale vreemdeling. Bovendien wordt het bedrag van de geldboete teruggestort indien de minister die de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van de vreemdelingen onder zijn bevoegdheid heeft of diens gemachtigde aan de vreemdeling die niet in het bezit is van de in artikel 2 voorgeschreven documenten en die aan de grens gevraagd heeft als vluchteling erkend te worden, de toelating geeft om 's lands grondgebied te betreden.

Hetzelfde geldt indien de Commissaris-generaal voor de vluchtelingen en de staatlozen conform artikel 63/3 beslist dat de betrokkene wordt toegelaten tot binnenkomst in de hoedanigheid van kandidaat-vluchteling.

transporteurs assurant des livraisons routières internationales par autobus, autocar ou minibus, à l'exception du trafic frontalier.

Le transport ferroviaire n'entre pas dans cette définition. L'article 4, § 1^{er}, de la Convention relative aux règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages approuvée par la loi du 25 avril 1983, oblige les chemins de fer à effectuer le transport aux trois conditions qu'elle énumère et ne laisse aucune marge pour imposer des conditions supplémentaires.

Le ministre souligne que le projet de loi ne charge pas les transporteurs d'une mission de police. Les transporteurs doivent simplement contrôler les documents de voyage lorsqu'un passager désire utiliser leur moyen de transport pour un voyage international. Lorsque le passager refuse de présenter les documents requis ou ne peut les présenter, il est attendu du transporteur qu'il lui refuse l'accès au moyen de transport. Le transporteur le peut dans le cadre de ses relations contractuelles avec la personne transportée. Il ne doit d'ailleurs pas effectuer ce contrôle lui-même mais peut s'entendre à ce propos avec la police des frontières comme un certain nombre de sociétés de transport le font déjà actuellement.

Le projet de loi n'est à aucun point de vue en contradiction avec les dispositions de la Convention internationale relative au statut des réfugiés signée à Genève le 28 juillet 1951. Par la signature de cette convention et du Protocole fait à New York du 31 janvier 1967, un Etat s'engage à ne pas renvoyer un réfugié vers son pays de provenance où il est poursuivi. Telle est l'application du principe de non-refoulement prévu à l'article 33 de la Convention. Ce principe ne s'applique toutefois qu'aux personnes qui sont entrées ou entrent dans le pays. Il ne s'applique pas aux personnes qui séjournent à l'étranger et qui souhaitent se rendre en Belgique. Un réfugié ne peut de l'étranger demander un droit d'asile en Belgique. L'amende administrative est d'ailleurs imposée au transporteur et non à l'étranger acheminé illégalement. En outre, le montant de l'amende est restitué lorsque le ministre qui a l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers dans ses attributions, ou son délégué, autorise l'étranger qui ne possède pas les documents prévus à l'article 2 et qui a demandé à la frontière d'être reconnu comme réfugié, à entrer sur le territoire du pays.

Il en va de même lorsque le Commissaire général aux réfugiés et aux apatrides décide, conformément à l'article 63/3, que l'intéressé est provisoirement autorisé à entrer dans le Royaume en qualité de candidat-réfugié.

Tenslotte wordt de vervoerder niet opgedragen een persoon terug te drijven. Hij dient enkel de toegang tot het vervoermiddel te weigeren zodat de betrokkene verplicht is te blijven in het land waar hij reeds verblijft.

Het is voorts onjuist te beweren dat het wetsontwerp een discriminatie invoert tussen vreemdelingen met en vreemdelingen zonder de vereiste reisdocumenten. Het wetsontwerp voert een redelijk en verantwoord onderscheid tussen vervoerders in. Dit onderscheid steunt op een objectief criterium, namelijk het vervoeren van legale dan wel illegale vreemdelingen.

Op 24 november 1994 verleende de Raad van State een advies over het voorontwerp van wet. In de memorie van toelichting bij het ontwerp bracht de Regering reeds een duidelijk antwoord op de argumentatie van het advies van de Raad van State naar voren [Gedr. St. Senaat, 1272-1 (1994-1995), blz. 10-15].

De minister van Binnenlandse Zaken erkent dat de nieuwe regeling kan leiden tot een lichte daling van het aantal personen die asiel vragen. Toch mag het effect hiervan niet worden overschat. Slechts 2 of 3 van de ongeveer 40 tot 45 personen die op een doorsnee werkdag asiel vragen in België, doen dat op een luchthaven. Op de Belgische luchthavens komen er wel talrijke illegale vreemdelingen toe in de overtuiging dat zij zonder probleem het land kunnen binnenkomen. Zodra zij beseffen dat dit niet het geval is, keert 60 pct. van deze groep vrijwillig naar het land van herkomst terug, zelfs zonder asiel te vragen. Het betreft hier onmiskenbaar personen die in hun land van herkomst werden misleid.

Bovendien moet er rekening mee worden gehouden dat de administratieve geldboete wordt terugbetaald indien de vreemdeling toch de toelating krijgt om het grondgebied te betreden of zijn asielaanvraag ontvankelijk wordt verklaard (zie hiervoor). Die regel zal het effect van de nieuwe maatregel ten aanzien van eventuele vluchtelingen milderen. De beslissing tot terugbetaling kan trouwens zeer snel volgen (1 of 2 dagen).

Niettemin zal de nieuwe regeling allicht toch leiden tot een lichte daling van het geringe aantal personen dat via een luchthaven België binnenkomt en een asielaanvraag indient. Dit negatieve effect weegt echter niet op tegen de voordelen van de nieuwe regeling. Voortaan zal men immers meteen kunnen optreden tegen netwerken die zich erop toeleggen vreemdelingen, die niet over de vereiste documenten beschikken, naar België te vervoeren, bijvoorbeeld om hen er illegaal te werk te stellen. Dit is uiteindelijk de afweging die dient te gebeuren.

De minister is tenslotte de mening toegedaan dat het opleggen van een administratieve geldboete van 150 000 frank aan vervoerders met enige soepelheid

Enfin, il n'est pas imposé au transporteur de refouler une personne. Il doit seulement refuser l'accès au moyen de transport de sorte que l'intéressé soit obligé de rester dans le pays où il demeure déjà.

Il est en outre inexact d'affirmer que le projet de loi instaure une discrimination entre étrangers avec et étrangers sans documents de voyage requis. Le projet de loi introduit une distinction raisonnable et justifiée entre transporteurs. Cette distinction repose sur un critère objectif, à savoir le transport d'étrangers en situation légale ou illégale.

Le 24 novembre 1994, le Conseil d'Etat a donné un avis sur l'avant-projet de loi. Dans l'exposé des motifs de ce projet, le Gouvernement a déjà clairement répondu aux arguments contenus dans l'avis du Conseil d'Etat (Doc. Sénat 1272-1, 1994-1995, pp. 10-15).

Le ministre de l'Intérieur admet que le nouveau régime pourra entraîner une légère diminution du nombre de demandeurs d'asile; néanmoins, il ne faut pas en surestimer les effets. Seuls 2 ou 3 des quelque 40 à 45 personnes en moyenne par jour ouvrable qui demandent asile en Belgique le font à un aéroport. Dans les aéroports belges arrivent toutefois de nombreux étrangers en situation illégale, convaincus qu'ils pourront entrer dans le pays sans problème. Dès qu'ils se rendent compte que tel n'est pas le cas, 60 p.c. de ce groupe retourne volontairement dans leur pays de provenance même sans demander asile. Il s'agit ici de personnes qui, incontestablement, ont été erronément informées dans leur pays de provenance.

En outre, il faut tenir compte du fait que l'amende administrative est remboursée si l'étranger obtient l'autorisation d'entrer sur le territoire ou si la demande d'asile est déclarée recevable (voir plus haut). Cette règle atténuera l'effet de la nouvelle mesure à l'égard d'éventuels réfugiés. La décision de rembourser peut d'ailleurs suivre très rapidement (1 jour ou 2).

Néanmoins, les nouvelles dispositions entraîneront vraisemblablement une très légère baisse du nombre de personnes qui arrivent en Belgique par un aéroport et introduisent une demande d'asile. Cet effet négatif ne pèse toutefois pas comparé aux avantages du nouveau système. Désormais, l'on pourra en effet agir parallèlement contre des réseaux qui axent leurs activités sur l'acheminement vers la Belgique d'étrangers qui ne disposent pas des documents requis, par exemple pour les y faire travailler illégalement. Telle est la comparaison qu'il faut finalement faire.

Le ministre estime enfin que l'application d'une amende administrative de 150 000 francs au transporteur doit se faire avec une certaine souplesse. Le

dient te geschieden. De Regering heeft de bedoeling om met de bonafide vervoerders die voorzorgsmaatregelen nemen om te voorkomen dat vreemdelingen zonder de vereiste documenten naar België worden vervoerd, protocollen af te sluiten. De protocollen zullen in samenwerking met vertegenwoordigers van de vervoersmaatschappijen worden opgesteld. Twee hoofdprincipes zullen erin worden vastgelegd. Enerzijds dient een bonafide vervoersmaatschappij geen administratieve geldboete te betalen zolang het protocol strikt wordt nageleefd, met andere woorden, zolang hij de nodige voorzorgen neemt om te vermijden dat illegale vreemdelingen naar België worden vervoerd. Anderzijds blijven de kosten voor verblijf, gezondheidszorg en terugleiding in elk geval ten laste van de vervoerder. Dat geldt ook in andere landen, zoals de Verenigde Staten of Canada. De minister wenst evenwel de mogelijkheid om protocollen te sluiten niet uitdrukkelijk in de wet in te schrijven, in tegenstelling tot wat sommige vervoerders vragen. Hij wil immers alles vermijden dat de indruk zou kunnen wekken dat het de Regering niet menens is. Hij kan wel instemmen met een amendement dat ertoe strekt het bedrag van de administratieve geldboete te beperken tot maximum 150 000 frank. Dit biedt, aldus nog de minister, de vereiste wettelijke grond om met de vervoerders protocollen af te sluiten. De protocollen moeten wel op elk ogenblik kunnen worden opgezegd.

2. ALGEMENE BESPREKING

Meerdere leden verklaren te kunnen instemmen met de strekking van het ontwerp. Men moet kordaat kunnen optreden tegen de illegale invoer van vreemdelingen over land, over de zee of via de lucht.

Een lid rekent erop dat het ontwerp het mogelijk zal maken op te treden tegen de onguire praktijken van hen die de goedgelovigheid uitbuiten van brave lieden aan wie ze de hemel op aarde beloven. Aan dergelijke praktijken moet een einde worden gemaakt, zeker nu zelfs zonder het fenomeen van de illegale immigratie en alle andere problemen die zij meebrengt, het fenomeen van de duale maatschappij ook in ons land meer en meer de kop opsteekt.

Een lid merkt op dat ook de echte vluchtelingen via de luchthaven België pogen binnen te komen, al betreft het maar 2 of 3 personen per dag. Deze vluchtelingen zijn zelden in het bezit van de vereiste documenten. Zij zullen het slachtoffer van het wetsontwerp zijn, vermits de luchtvervoerders geen onderscheid zullen maken tussen de vreemdelingen die wel of niet aanspraak kunnen maken op het statuut van vluchteling en alle vreemdelingen zonder geldige reisdocumenten zullen weren.

De minister repliceert dat de echte vluchtelingen niet noodzakelijk zonder de vereiste documenten in België toekomen. Hij herhaalt dat het wetsontwerp

Gouvernement a l'intention de conclure des protocoles avec les transporteurs de bonne foi qui prennent des mesures de précaution pour éviter que des étrangers ne soient transportés vers la Belgique sans posséder les documents requis. Les protocoles seront établis en collaboration avec les représentants des sociétés de transport. Deux principes majeurs y seront fixés. D'une part, la société de transport de bonne foi ne devra pas payer d'amende administrative aussi longtemps que le protocole sera strictement respecté, en d'autres termes aussi longtemps qu'elle prendra les précautions nécessaires afin d'éviter que des étrangers en situation illégale ne soient transportés vers la Belgique. Par ailleurs, les coûts de séjour, de soins de santé et de refoulement restent en tout cas à charge du transporteur. Ceci vaudrait aussi dans d'autres pays tels que les Etats-Unis et le Canada. Le ministre souhaite cependant ne pas prévoir explicitement dans la loi la possibilité de conclure des protocoles, contrairement à ce que demandent certains transporteurs. Il entend en effet éviter tout ce qui pourrait susciter l'impression que le Gouvernement n'est pas fermement décidé à agir. Il peut cependant marquer son accord sur un amendement visant à limiter le montant de l'amende administrative à 150 000 francs au maximum. Ceci fournira, ajoute-t-il, la base légale requise pour conclure des protocoles avec les transporteurs. Les protocoles devront évidemment pouvoir être dénoncés à tout instant.

2. DISCUSSION GENERALE

Plusieurs membres déclarent pouvoir marquer leur accord sur l'objectif du projet. Il faut pouvoir agir résolument contre l'acheminement illégal d'étrangers par terre, par mer ou par air.

Un membre espère que le projet permettra d'agir contre les sinistres pratiques de ceux qui exploitent la crédulité de braves gens auxquels ils promettent le paradis sur terre. Il faut mettre fin à pareilles pratiques, certainement aujourd'hui, alors que, même sans le phénomène de l'immigration illégale et de tous les problèmes qu'elle entraîne, nous voyons dans notre pays se développer de plus en plus le phénomène d'une société à deux vitesses.

Un membre fait observer que les véritables réfugiés essaient de s'introduire en Belgique par les aéroports, même s'il ne s'agit que de deux ou trois personnes par jour. Ces réfugiés sont rarement en possession des documents requis. Ils seront la victime du projet, puisque les transporteurs aériens ne feront plus aucune distinction entre les étrangers qui peuvent ou non prétendre au statut de réfugié et repousseront tous les étrangers sans documents de voyage valables.

Le ministre réplique que les véritables réfugiés n'arrivent pas nécessairement en Belgique sans les documents requis. Il répète que le projet de loi peut en

niettemin inderdaad kan leiden tot een lichte daling van het aantal personen dat via de luchthaven België binnenkomt en een asielaanvraag indient. Niet alleen kan dat niet worden aangevochten op juridische gronden — de Staten zijn krachtens de internationale overeenkomsten zelfs gerechtigd een echt ontradingsbeleid te volgen. Bovendien weegt dit niet op tegen het positief effect van de nieuwe regeling. Voortaan kan men gevat optreden tegen organisaties of netwerken die zich erop toeleggen illegale vreemdelingen naar België te vervoeren. Het aantal illegale vreemdelingen die toestromen wordt trouwens in de eerste plaats bepaald door de snelheid waarmee kan worden opgetreden en waarmee de dossiers kunnen worden behandeld. Elke maatregel om de afhandeling van de dossiers te bespoedigen leidt tot een onmiddellijke daling van het aantal asielaanvragen van illegale immigranten die de asielprocedure oneigenlijk gebruiken.

Een lid maakt uit de inleidende uiteenzetting van de minister op dat de luchtvervoerders niet de kern van het probleem vormen. Busvervoerders brengen veel meer dan luchtvervoerders vreemdelingen zonder de vereiste documenten naar België. Volgens het lid gaat het wetsontwerp voorbij aan de eigenheid van de busvervoerders. Zij beschikken over minder juridische en praktische mogelijkheden en kennis om de wettelijkheid van de vereiste documenten na te gaan. De maatregelen die in het wetsontwerp worden overwogen, kan men tegenover busvervoerders dan ook moeilijk verantwoorden.

De minister merkt op dat het wetsontwerp niet de toeristische reisorganisator op het oog heeft. Wel is het gericht tegen de vervoerder die doelbewust vreemdelingen ronselt en hen naar bepaalde contactpunten in België brengt.

Het is dan ook, aldus de minister, niet de bedoeling algemene of « blinde » controles te verrichten. Daartoe ontbreekt het de rijkswacht aan de nodige manschappen. De controles op de vervoerders zullen daarom gericht zijn. Zodra de Dienst Vreemdelingenzaken of bijvoorbeeld het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid een concreet probleem signaleren, kan de rijkswacht met een gerichte actie daartegen optreden. Men mag dus aannemen dat de controles overwegend, om niet te zeggen uitsluitend, malafide vervoerders zullen treffen.

Een lid stelt vast dat de penale boetes slechts gelden als minstens vijf personen zonder geldige reisdocumenten ter gelegenheid van dezelfde reis naar België worden vervoerd. Het risico bestaat dat malafide vervoerders het aantal illegalen zullen beperken tot vier per reis en de voorkeur zullen geven aan de meest biedende, zodat de minst kapitaalkrachtigen uit de boot zullen vallen, ook al zijn het echte vluchtelingen.

effet néanmoins entraîner une légère diminution du nombre de personnes entrant en Belgique par les aéroports et y introduisant une demande d'asile. Non seulement on ne peut l'attaquer sur une base juridique, mais les Etats sont autorisés aussi, en vertu des conventions internationales, à pratiquer eux-mêmes une véritable politique de dissuasion. De plus, ceci n'est pas comparable à l'effet positif de la nouvelle réglementation. Désormais, on va pouvoir intervenir contre les organisations ou réseaux dont les activités sont axées sur l'acheminement illégal d'étrangers en Belgique. Le nombre d'étrangers en séjour illégal qui arrivent dans notre pays est en premier lieu déterminé par la rapidité avec laquelle on peut intervenir et traiter les dossiers. Toute mesure pour accélérer le traitement des dossiers entraîne une diminution immédiate du nombre de demandes d'asile d'immigrants illégaux qui utilisent la procédure d'asile à tort.

Un commissaire déduit de l'exposé introductif du ministre que les transporteurs aériens ne constituent pas le nœud du problème. Les transporteurs par bus acheminent en Belgique beaucoup plus d'étrangers qui ne possèdent pas les documents requis que les transporteurs aériens. D'après l'intervenant, le projet de loi à l'examen passe à côté des particularités des transporteurs par bus. Ils disposent de moins de possibilités juridiques et pratiques et de connaissances pour vérifier la légalité des documents requis. Les mesures envisagées par le projet peuvent être dès lors difficilement justifiées à l'encontre de transporteurs par bus.

Le ministre fait observer que le projet ne vise pas l'organisateur de voyages touristiques. Il est dirigé contre le transporteur qui, consciemment, rassemble des étrangers et les achemine vers certains points de contacts en Belgique.

D'après le ministre, l'objectif n'est donc pas d'effectuer des contrôles généraux « aveugles ». Pour ce faire, la gendarmerie manque de l'effectif nécessaire. Les contrôles des transporteurs seront dès lors spécifiques. Dès que l'Office des étrangers ou par exemple le Ministère de l'Emploi et du Travail signaleront un problème concret, la gendarmerie pourra intervenir en procédant à une action spécifique. On peut donc admettre que les contrôles toucheront en majeure partie sinon exclusivement les transporteurs de mauvaise foi.

Un autre membre constate que les amendes pénales ne s'appliquent que si au moins cinq personnes ne possédant pas les documents de voyage nécessaires sont transportées en Belgique à l'occasion d'un même voyage. Le risque existe que des transporteurs de mauvaise foi limitent le nombre d'illégaux à quatre par voyage et donnent la préférence au plus offrant, de sorte que les moins fortunés n'auront plus de chances, même s'il s'agit de véritables réfugiés.

De minister wijst erop dat de administratieve geldboete in elk geval verschuldigd is en wordt berekend per vervoerde persoon. Verder lijkt het niet abnormaal dat inbreuken zwaarder worden bestraft vanaf een bepaald aantal illegalen tijdens eenzelfde reis. Men heeft dan immers duidelijk met een georganiseerde trafik te maken en niet met een eenmalig incident.

Hij merkt anderzijds op dat de malafide vervoerders hun prijs zullen moeten opdrijven, rekening houdend met de administratieve geldboete die zij kunnen oplopen, wat voor velen een drempel zal vormen. Hij is er anderzijds van overtuigd dat de beste anti-reclame tegen netwerken erin bestaat erop toe te zien dat vreemdelingen zonder geldige documenten, die veel hebben moeten betalen voor het vervoer, snel teruggestuurd worden naar de plaats van vertrek, omdat zij zich bedrogen voelen en hun wedervaren aan anderen voortvertellen.

Een lid merkt op dat ingevolge de afschaffing van de grenscontroles, de toegang tot België via de weg bijzonder eenvoudig geworden is. Hij vraagt hoe de minister meent te kunnen optreden tegen deze toestand.

De minister erkent dat de geografische situatie van België van die aard is dat een particulier persoon mits enig inzicht het land steeds kan binnenkomen via de weg. Daartegen valt weinig te ondernemen. Dat is overigens niet de doelstelling van het wetsontwerp. Wel is het zo dat door de Uitvoeringsovereenkomst van Schengen van 19 juni 1990 de controle aan de buitengrenzen wordt georganiseerd. Uit de praktijk blijkt dat die controle ook efficiënt kan werken. Op het eigen grondgebied blijven controles mogelijk, al zal men zoals gezegd met gerichte acties of een sporadische speractie moeten optreden. Zowel de Dienst Vreemdelingenzaken, als de sociale inspectie, de Rijkswacht, die 10 personeelsleden van het korps permanent met die opdracht belast, en de Veiligheid van de Staat, leggen zich toe op de strijd tegen de netwerken en de mensensmokkel.

Het lid verwacht toch dat illegale vreemdelingen steeds meer met bussen en eigen personenwagens naar België zullen komen.

Een ander lid vraagt waarom het wetsontwerp wel het vervoer per minibus aanpakt en niet dat met gewone wagens.

Volgens de minister zou de efficiëntie van de voorgenomen maatregelen sterk worden ondergraven indien het vervoer per minibus buiten de regeling zou vallen. Men stelt geregeld vast dat vreemdelingen illegaal het land trachten binnen te komen met een dergelijk vervoermiddel. Ongetwijfeld gebeurt dit ook met individuele wagens. Het is evenwel onbegonnen werk hiertegen op te treden. Zulks zou draconische maatregelen vergen ten opzichte van individuen.

Le ministre souligne que l'amende administrative est due en tout cas et est calculée par personne transportée. En outre, il ne semble pas anormal que des infractions soient sanctionnées plus lourdement à partir d'un certain nombre d'illégaux au cours d'un même voyage. L'on a, en effet, clairement affaire, dans ce cas, à un trafic organisé et non à un incident unique.

Il fait d'autre part observer que les transporteurs de mauvaise foi devront augmenter leurs prix, compte tenu des amendes administratives qu'ils risquent d'encourir, ce qui constituera un seuil pour bon nombre de personnes. Il est d'autre part convaincu que la meilleure anti-réclame contre les réseaux consiste à veiller à ce que les étrangers sans documents valables qui ont dû payer cher pour leur transport, soient rapidement renvoyés à leur lieu de départ, parce qu'ils se sentiront trompés et raconteront leur mésaventure à d'autres.

Un membre souligne qu'à la suite de la suppression des contrôles frontaliers, l'accès à la Belgique par la route est devenu particulièrement facile. Il demande comment le ministre estime pouvoir agir contre cet état de choses.

Le ministre reconnaît que la situation géographique de la Belgique est de nature telle qu'un particulier ayant un peu de sens commun peut toujours pénétrer dans notre pays par la route. A ce niveau, il y a peu de choses à entreprendre. Tel n'est d'ailleurs pas l'objectif du projet à l'examen. Il est cependant exact que le contrôle aux frontières extérieures est organisé par la Convention d'application de l'Accord de Schengen du 19 juin 1990. La pratique nous apprend que ce contrôle peut aussi être efficace. Les contrôles restent possibles sur notre territoire même s'il faut intervenir comme on l'a déjà dit au moyen d'actions spécifiques ou sporadiques. Tant l'Office des étrangers que l'inspection sociale, la gendarmerie qui affecte dix personnes du corps permanent à cette mission et la sûreté de l'Etat s'appliquent à lutter contre les réseaux et le trafic d'êtres humains.

L'intervenant s'attend à ce que des étrangers illégaux aboutissent de plus en plus en Belgique en bus et au moyen de leur véhicule personnel.

Un autre membre demande pourquoi le projet de loi traite de l'acheminement par minibus et non de l'acheminement par voitures ordinaires.

D'après le ministre, l'efficacité des mesures préconisées serait fortement minée si le transport par minibus n'était pas inclus. L'on constate régulièrement que des étrangers essaient de pénétrer dans notre territoire en utilisant ce genre de transport. C'est aussi incontestablement le cas au moyen de voitures privées. Mais ce serait un travail de titan que d'intervenir contre cette dernière forme. Ceci nécessiterait des mesures draconiennes à l'égard d'individus.

Hetzelfde lid vraagt zich af wie, in de zin van het wetsontwerp, als vervoerder moet worden beschouwd. Is dat alleen diegene die vervoer bedrijfsmatig organiseert of ook de bestuurder die een lifter meeneemt? Indien het een vervoersmaatschappij betreft, is dan de eigenaar van het voertuig de vervoerder of is dat de persoon die burgerlijk aansprakelijk is? Wat als het voertuig geen eigendom is van de vervoerder, maar in leasing is genomen?

De vervoerder is diegene die vervoert, aldus de minister. Indien de vervoerder in gebreke blijft de administratieve geldboete onmiddellijk te betalen of te consigneren, kan worden beslist het vervoermiddel in te houden. Er wordt daarbij geen rekening gehouden met de vraag of de vervoerder al dan niet de eigenaar van het vervoermiddel is. Het vervoermiddel wordt ingehouden, ongeacht de juridische constructies die ervoor zijn opgezet. Om die reden steunt de minister het amendement bij het voorgestelde artikel 74/4bis. De huidige tekst nodigt de vervoerders immers uit om middels juridische constructies (leasing, ...) de inhouding van het vervoermiddel te beletten. Anderzijds wordt een particulier die iemand te goeder trouw een lift geeft, duidelijk niet geviséerd door het ontwerp.

Een lid vraagt waarom het spoorwegvervoer niet onder de nieuwe regeling valt. Laat het Verdrag inzake de uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage, goedgekeurd bij wet van 25 april 1983, echt geen ruimte voor het opleggen van bijkomende voorwaarden? In dat geval kan men zich verwachten aan een grote toename van het aantal illegale vreemdelingen dat via het spoor België binnenkomt. Het lid raadt de minister aan internationale stappen te zetten om dat gevaar af te wenden.

Een lid sluit zich aan bij de bedenking van het vorige lid. Eenieder kan de controle omzeilen door, bijvoorbeeld, het vliegtuig naar Parijs te nemen en daar over te stappen op een trein naar België.

De minister antwoordt dat 99,9 pct. van de treinreizigers worden gecontroleerd aan de buitengrenzen van de landen die de Uitvoeringsovereenkomst van Schengen van 19 juni 1990 hebben goedgekeurd. Dit is een systematische en efficiënte controle. Bovendien wordt het spoorwegvervoer georganiseerd door slechts enkele spoorwegmaatschappijen, die in de regel door de overheid worden gesubsidieerd, geen commercieel oogmerk hebben en betrouwbaar zijn.

Een lid vraagt wat moet worden verstaan onder grensverkeer. De minister verwijst naar de Uitvoeringsovereenkomst van Schengen.

Een lid meent dat het ontwerp in wezen een goed ontwerp is. Wel staat hij in beginsel terughoudend

L'intervenant se demande qui, au sens du projet de loi, doit être considéré comme transporteur. Est-ce uniquement celui qui organise systématiquement le transport ou également le conducteur qui prend un auto-stoppeur? S'il s'agit d'une société de transport, est-ce le propriétaire du véhicule qui est le transporteur ou la personne qui est civilement responsable? Qu'advient-il si le véhicule n'est pas propriété du transporteur mais pris en leasing?

Le ministre répond que le transporteur est celui qui transporte. Si le transporteur reste en défaut de payer immédiatement l'amende administrative ou de la donner en consignation, il peut être décidé de retenir son moyen de transport. A cet égard, il n'est pas tenu compte de la question de savoir si le transporteur est ou non le propriétaire du moyen de transport. Le moyen de transport est retenu indépendamment des constructions juridiques dont il fait l'objet. Pour cette raison, le ministre soutient l'amendement à l'article 74/4bis proposé. Le texte actuel constitue en effet une initiative pour les transporteurs à empêcher la retenue du moyen de transport en utilisant un certain nombre de constructions juridiques (leasing, ...). Par ailleurs, un particulier qui charge une personne de bonne foi n'est manifestement pas visé par le projet.

Un membre demande pourquoi le transport par chemin de fer n'entre pas dans le champ d'application de la loi en projet. La Convention relative aux règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages, approuvée par la loi du 25 avril 1983, ne laisse-t-elle vraiment aucune marge pour imposer de nouvelles conditions? Dans ce cas, l'on peut s'attendre à une forte augmentation du nombre d'étrangers illégaux qui entreront en Belgique par chemin de fer. L'intervenant conseille au ministre d'entreprendre des démarches au niveau international pour faire face à ce danger.

Un membre se rallie aux réflexions de l'intervenant précédent. Chacun peut contourner le contrôle, par exemple en se rendant à Paris en avion et en y prenant le train pour la Belgique.

Le ministre répond que 99,9 p.c. des voyageurs par train sont contrôlés aux frontières extérieures des pays qui ont ratifié la Convention d'application de l'Accord de Schengen du 19 juin 1990. Il s'agit là d'un contrôle systématique et efficace. De plus, le transport ferroviaire n'est organisé que par quelques sociétés ferroviaires qui sont en général subventionnées par les pouvoirs publics qui n'ont pas d'objectifs commerciaux et sont fiables.

Un intervenant demande ce qu'il faut entendre par trafic frontalier. Le ministre renvoie à cet égard à la Convention d'application de l'Accord de Schengen.

Un autre membre estime que le projet est en fait un bon projet, même s'il est en principe réticent à l'égard

tegenover administratieve geldboetes. Men kan administratieve geldboetes immers beschouwen als straffen die bijgevolg uitsluitend door de rechtbanken kunnen worden uitgesproken. *In casu* wordt de maatregel echter gerechtvaardigd door de noodzaak om de toevloed van illegale vreemdelingen aan banden te leggen en kan hij dus worden geduld. Men mag daarin dan ook geen precedent zien om de invoering van de administratieve geldboete ook in fiscale en sociale aangelegenheden te aanvaarden.

Anderzijds, aldus nog het lid, kan hij niet instemmen met het amendement dat strekt tot het vervangen van de woorden « een administratieve geldboete van 150 000 frank » door de woorden « een administratieve geldboete van maximum 150 000 frank ». Dit biedt immers ruimte voor duistere afspraken en onduidelijke regelingen. Hij bepleit de handhaving van een forfaitaire administratieve geldboete van 150 000 frank.

Op de vraag van een lid naar de aard van de administratieve geldboete antwoordt de minister dat het een niet-geïndexeerde boete met een preventieve functie betreft. Naast de administratieve geldboete moet de vervoerder ook de kosten van opvang van de betrokken passagiers op zich nemen. B.A.T.C. dat nu instaat voor de organisatie van de opvang van vreemdelingen die niet in het bezit van de vereiste documenten zijn, raamt die kosten op 3 000 frank per passagier. Als de vreemdeling asiel vraagt en in een opvangcentrum van de Staat wordt ondergebracht, geldt de forfaitaire, bij koninklijk besluit bepaalde, kostprijs.

Een lid wijst op het fenomeen van de systematische aanvoer van personen uit Oost-Europa en vooral dan van Polen die wel een retourticket boeken voor een reis naar België en terug, maar in ons land blijven.

De minister antwoordt dat hij tegen dat fenomeen niet kan optreden aan de grens. Voor Polen geldt immers geen visumplicht. Men kan te hunnen opzichte dus enkel optreden in geval van zwartwerk.

Een lid verwijst naar recente berichten dat sommige vreemdelingen slecht zouden behandeld worden, soms slechter dan misdadigers van gemeen recht. De minister verwijst naar het antwoord dat hij in plenaire vergadering gaf op een interpellatie dienaangaande. Het kan niet worden ontkend dat er een aantal problemen rijzen of gerezen zijn in het verleden, maar dat de toestand steeds op de voet wordt gevolgd en oplossingen werden of worden uitgewerkt, dikwijls lang vóór de pers ruchtbaarheid geeft aan de zaak. Jammer genoeg worden wel steeds dezelfde incidenten opgerakeld, zonder dat men evenwel oog wil hebben voor de oplossingen die inmiddels werden uitgewerkt.

des amendes administratives. On peut en effet considérer les amendes administratives comme étant des peines et qui, par conséquent, ne peuvent être prononcées que par des tribunaux. En l'espèce, la mesure est toutefois justifiée par la nécessité de réduire l'afflux d'étrangers illégaux et peut donc être admise. Mais il ne faut pas y voir un précédent pour admettre l'instauration d'amendes administratives également en matière sociale et fiscale.

Par ailleurs, ajoute l'intervenant, il ne peut approuver l'amendement visant à remplacer les mots « une amende administrative de 150 000 francs » par les mots « une amende administrative de 150 000 francs au plus ». Ceci laisse en effet de la marge à des accords nébuleux et des réglementations peu précises. Il plaide pour le maintien d'une amende administrative forfaitaire de 150 000 francs.

Répondant à un membre s'enquérant de la nature de l'amende administrative, le ministre déclare qu'il s'agit d'une amende non indexée à objectif préventif. Outre l'amende administrative, le transporteur doit également supporter les frais d'accueil des passagers concernés. B.A.T.C. qui s'occupe actuellement de l'organisation de l'accueil des étrangers qui ne sont pas en possession des documents de voyage requis estime ces frais à 3 000 francs par passager. Si l'étranger demande asile et est accueilli dans un centre d'accueil de l'Etat, l'on applique le coût forfaitaire fixé par arrêté royal.

Un autre membre attire l'attention sur le phénomène de l'acheminement systématique de personnes d'Europe orientale et surtout de Pologne qui, lors d'un voyage vers la Belgique et retour, font bel et bien enregistrer un titre de transport retour, mais qui y restent.

Le ministre répond qu'il ne peut agir contre ce phénomène à la frontière. En effet, les Polonais ne sont pas soumis au visa. On peut donc uniquement agir en cas de travail au noir.

Un membre se réfère à de récentes informations selon lesquelles certains étrangers seraient mal traités, parfois plus mal que des criminels de droit commun. Le ministre renvoie à la réponse qu'il a donnée en séance plénière à une interpellation sur ce sujet. Il ne peut être nié qu'un certain nombre de problèmes surgissent ou ont surgi dans le passé, mais la situation est suivie en permanence et des solutions ont été ou sont élaborées bien souvent longtemps avant que la presse n'y ait donné de la publicité. Malheureusement, l'on rappelle toujours les mêmes incidents sans, toutefois, vouloir évoquer les solutions qui, dans l'intervalle, ont été élaborées.

De minister heeft er anderzijds geen bezwaar tegen dat sommigen begaan zijn met de toestand in de opvangcentra, maar het is duidelijk dat dat probleem en de vraag zelf of gesloten opvangcentra op zich al dan niet verantwoord zijn, twee verschillende zaken zijn die strikt gescheiden moeten worden gehouden. De minister is de mening toegedaan dat gesloten opvangcentra onvermijdelijk zijn als men een ernstig asiel- en verwijderingsbeleid wil voeren.

Een lid stelt vast dat de minister de mogelijkheid om protocollen te sluiten niet in de wet wenst op te nemen. Hij vraagt zich af op welke rechtsgrond deze protocollen dan zullen steunen.

De minister antwoordt dat de mogelijkheid om protocollen te sluiten een voldoende rechtsgrond vindt in het amendement dat ertoe strekt het bedrag van de administratieve geldboete te bepalen op maximum 150 000 frank. Hieruit putten hij en zijn diensten inziens de nodige discretionaire bevoegdheid om met de vervoerders protocollen af te sluiten. Die bevoegdheid is inderdaad discretionair, maar niet arbitrair. De overheid zal zich immers moeten houden aan de principes en regels die zij ter zake zelf vaststelt. De protocollen zullen bijgevolg onderling vrij gelijkaardig zijn. Zij zullen gedragslijnen bevatten die zowel de vervoerder als de overheid binden.

Een lid vraagt op welk ogenblik een protocol zal worden gesloten. Is dit vóór of na de vaststelling dat een bepaalde vervoerder een of meerdere passagiers naar België vervoert die niet in het bezit zijn van de voorgeschreven documenten?

De minister verklaart dat de protocollen voorafgaandelijk zullen worden gesloten. Een vervoerder moet immers weten waaraan hij zich dient te houden. Het protocol zal onder meer omschrijven welke controlemaatregelen een vervoerder minimaal moet nemen om als bonafide vervoerder te worden beschouwd. Ook zal het de maatregelen bepalen waarmee de overheid kan nagaan of de vervoerder aan de voorwaarden voldoet. In ieder geval moet een protocol voorschrijven dat de vervoerder de kosten van de opvang van de betrokken vreemdelingen zal dragen. De minister is er evenwel geen voorstander van de mogelijkheid om protocollen te sluiten in de wet op te nemen. Hij vreest dat dit bij de vervoerders te veel de indruk zal wekken dat zij over een zekere speelruimte beschikken.

Meerdere leden wijzen erop dat de weigering de mogelijkheid van het sluiten van protocollen in de wet op te nemen ten koste van de rechtszekerheid van de vervoerder gaat.

De minister toont zich bereid te overwegen om de mogelijkheid een protocol af te sluiten uitdrukkelijk in de wet in te schrijven doch niet om ook de inhoud van de protocollen in de wet vast te leggen. Een protocol kan de uitwerking van de wet voor een vervoerder afzwakken doch nooit volledig opheffen. De minister

D'autre part, le ministre n'a aucune objection contre le fait que certains se préoccupent de la situation dans les centres d'accueil, mais il est clair que ce problème ainsi que la question de savoir si des centres d'accueil fermés sont ou non justifiés sont deux choses différentes qu'il faut tenir distinctes. Le ministre considère que des centres d'accueil fermés sont inévitables si l'on veut pratiquer une politique sérieuse d'asile et de refoulement.

Un autre membre considère que le ministre souhaite ne pas inscrire dans la loi la possibilité de conclure des protocoles. Il se demande dès lors sur quelle base juridique ces protocoles reposent.

Le ministre répond que la possibilité de conclure des protocoles trouve une justification juridique suffisante dans l'amendement visant à limiter le montant de l'amende administrative à 150 000 francs au maximum. A son avis, il y puise, de même que ses services, le pouvoir discrétionnaire nécessaire pour conclure des protocoles avec les transporteurs. Ce pouvoir en effet discrétionnaire mais non arbitraire. Les pouvoirs publics devront en effet s'en tenir aux principes et règles qu'ils établissent en la matière. Les protocoles seront par conséquent assez semblables entre eux. Ils comporteront des lignes de conduite liant tant le transporteur que les pouvoirs publics.

Un commissaire demande à quel moment un protocole sera conclu. Sera-ce avant ou après la constatation du fait qu'un transporteur donné transporte vers la Belgique un ou plusieurs passagers qui ne sont pas en possession des documents requis?

Le ministre déclare que les protocoles devront être conclus au préalable. Le transporteur doit en effet savoir à quoi s'en tenir. Le protocole définira sans plus quelles mesures de contrôle un transporteur doit prendre au minimum pour être considéré comme transporteur de bonne foi. Il faudra aussi déterminer les mesures grâce auxquelles les pouvoirs publics pourront vérifier si le transporteur répond aux conditions prévues. En tout cas, un protocole doit prévoir qu'un transporteur supportera le coût de l'accueil des étrangers concernés. Le ministre n'est pas partisan d'inscrire dans la loi la possibilité de conclure des protocoles. Il craint que ceci ne suscite chez les transporteurs l'impression qu'ils disposent d'une certaine marge de manœuvre.

Plusieurs membres soulignent que le refus d'inscrire dans la loi la possibilité de conclure des protocoles sera au détriment de la sécurité juridique des transporteurs.

Le ministre se déclare disposé à envisager la possibilité d'inscrire formellement dans la loi la possibilité de conclure un protocole mais non de fixer dans la loi le contenu des protocoles. Le protocole peut atténuer les effets de la loi pour un transporteur mais jamais les supprimer totalement. Le ministre n'est, quoi qu'il en

is hoe dan ook niet bereid een vervoerder van elke verantwoordelijkheid te ontslaan. Een vervoerder onderschrijft een resultaatsverbintenis. Overtreedt hij artikel 74/4bis, dan dient hij de administratieve geldboete te betalen. De overheid hoeft geen fout in hoofde van de vervoerder te bewijzen. Een protocol kan aan dit beginsel niets wijzigen. Wel kan het protocol het bedrag van de administratieve geldboete verminderen. De vervoerder kan tegen de beslissing van de overheid en dus ook tegen de uitvoering van het protocol steeds in beroep gaan bij de rechtbank van eerste aanleg.

De rechter ziet erop toe dat het overheidsoptreden wettig en vrij van willekeur is. Hij mag zich evenwel niet uitspreken over de opportuniteit van het opleggen van een administratieve geldboete, noch over de vraag in welke mate de vervoerder schuld treft of te goeder trouw was. De boete is immers wettelijk verschuldigd zodra een vreemdeling zonder geldige reisdocumenten naar België wordt gebracht.

Een lid meent dat het nuttig is een termijn op te leggen aan de rechter die moet oordelen over het geschil tussen de vervoerder en de overheid. De regeling van artikel 74/4bis kan de vervoerder immers in financiële moeilijkheden brengen.

Een lid sluit zich hierbij aan en wijst erop dat de vervoerder zelf te goeder trouw kan zijn, bijvoorbeeld als de bestuurder van het vervoermiddel handelt zonder zijn medeweten. Het langdurig inhouden van het vervoermiddel kan ernstige gevolgen hebben voor de vervoerder.

De minister verzet zich niet tegen een amendement dat een termijn bepaalt voor de uitspraak van de rechter. Hij betwijfelt evenwel de efficiëntie van een dergelijke bepaling. Men kan de rechter immers geen vervaltermijn opleggen. Om die reden verdedigt de minister een andere oplossing, met name het consigneren van de som van de administratieve geldboete (art. 74/4bis, §§ 3 en 4). Zodra dit gebeurt, wordt het vervoermiddel aan de vervoerder teruggegeven. Voor de vervoerder is dit een goede oplossing. Consignatie vormt immers geen betaling en evenmin een bekentenis. De te consigneren som zal vanzelfsprekend oplopen wanneer de vervoerder meerdere personen zonder de voorgeschreven documenten naar België brengt. Dan kan ook consignatie de vervoerder reeds in moeilijkheden brengen. In dat geval hoeft men zich echter niet al te soepel op te stellen vermits in die hypothese met recht kan worden getwijfeld aan de goede trouw van de vervoerder.

Een senator vraagt of het verzoekschrift, waarvan sprake in artikel 74/4bis, § 5, een eenzijdige dan wel een tegensprekelijke procedure inluit.

De minister verklaart dat het een tegensprekelijk verzoekschrift betreft. De tegenspraak vormt immers een algemeen rechtsbeginsel waarvan alleen bij uitdrukkelijk wettelijk voorschrift kan worden afgeweken.

soit, pas disposé à libérer un transporteur de toute responsabilité. Un transporteur souscrit un engagement de résultat. S'il transgresse l'article 74/4bis, il doit payer l'amende administrative. Les pouvoirs publics ne doivent pas prouver qu'il y a faute dans le chef du transporteur. Un protocole ne peut rien modifier à ce principe. Le protocole peut diminuer le montant de l'amende administrative. Le transporteur peut toujours introduire un recours auprès du tribunal de première instance contre la décision des pouvoirs publics et également contre l'exécution du protocole.

Le juge doit vérifier si l'intervention des pouvoirs publics est légale et absente d'arbitraire. Il ne peut toutefois pas se prononcer sur l'opportunité de l'amende administrative ni sur la question de savoir dans quelle mesure le transporteur a tort ou était de bonne foi. L'amende est en effet légalement due dès qu'un étranger est transporté en Belgique sans disposer des documents de voyage valables.

Un commissaire estime qu'il est utile d'imposer un délai au juge qui doit trancher le différend entre le transporteur et les pouvoirs publics. Le régime de l'article 74/4bis risque en effet de mettre le transporteur dans une situation financière difficile.

Un membre se rallie à ce point de vue et souligne que le transporteur peut être de bonne foi, par exemple si le conducteur d'un de ses moyens de transport agit à son insu. La retenue de longue durée du moyen de transport peut avoir de graves conséquences pour le transporteur.

Le ministre ne s'oppose pas à un amendement prévoyant un délai pour que le juge se prononce. Il doute toutefois de l'efficacité de pareilles dispositions. On ne peut en effet imposer aucune échéance au juge. C'est pourquoi le ministre défend une autre solution, à savoir la consignation de la somme de l'amende administrative (art. 74/4bis, §§ 3 et 4). Dès que cela a eu lieu, le moyen de transport est restitué au transporteur. C'est là une bonne solution pour le transporteur. La consignation ne constitue en effet ni un paiement ni une reconnaissance. La somme à consigner augmentera évidemment si le transporteur amène en Belgique plusieurs personnes ne possédant pas les documents prescrits. Par conséquent, la consignation pourra aussi mettre le transporteur en difficulté. Dans ce cas, il ne faudra pas se montrer trop souple puisque, dans cette hypothèse, on pourra à juste titre douter de la bonne foi du transporteur.

Un sénateur demande si la requête dont il est question à l'article 74/4bis, § 5, engage une procédure unilatérale ou contradictoire.

Le ministre répond qu'il s'agit d'une procédure contradictoire. La contradiction constitue en effet un principe général de droit auquel il ne peut être dérogé que par une disposition légale expresse.

Op de vraag van dezelfde senator of de beslissing van de rechtbank van eerste aanleg vatbaar is voor hoger beroep, antwoordt de minister bevestigend. De regels van het Gerechtelijk Wetboek zijn toepasselijk op de procedure beschreven in artikel 74/4bis, § 5.

In dat geval dient, aldus de senator, artikel 74/4bis, § 5, te worden geamendeerd. Indien immers de rechtbank van eerste aanleg het beroep van de vervoerder ontvankelijk en gegrond verklaart en de minister hoger beroep instelt, mag de betaalde of in consignatie gegeven som nog niet worden teruggegeven.

De minister is evenwel van oordeel dat de som kan worden teruggegeven en het ingehouden voertuig mag worden vrijgegeven indien de rechtbank van eerste aanleg het beroep van de vervoerder ontvankelijk en gegrond verklaart. Aldus behoudt men in het geheel van de procedure een evenwicht tussen de belangen van de vervoerder en die van de overheid.

Een lid acht het onbillijk dat iedere vervoerder strafbaar is zodra hij vijf passagiers vervoert die niet in het bezit zijn van de vereiste documenten. Is het misdrijf van een vervoerder die vijf illegale vreemdelingen vervoert met een minibus niet flagranter dan dat van een vervoerder die zulks doet met een vliegtuig dat honderden passagiers kan vervoeren? Dient men niet te differentiëren naargelang de vervoerscapaciteit van het voertuig? Zoniet kunnen occasionele slordigheden in verhouding zwaarder worden gestraft dan een echte trafiek.

De minister repliceert dat men de strafbaarheid van de vervoerder op die basis moeilijk kan becijferen. Trouwens, een luchtvervoerder die vijf illegale vreemdelingen vervoert, kan evenzeer deel uitmaken van een netwerk als de vervoerder die een minibus gebruikt.

Een lid merkt op dat de voorgestelde bepalingen niet volledig duidelijk zijn. Is een vervoerder ook strafbaar als hij zich ervan vergewist heeft dat de passagiers in het bezit zijn van de documenten, wanneer naderhand blijkt dat de documenten niet deugdelijk zijn? De constitutieve elementen van het delict dienen te worden verduidelijkt.

3. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Dit artikel geeft geen aanleiding tot opmerkingen. Het wordt aangenomen met 17 stemmen, bij 2 onthoudingen.

A la demande du même sénateur de savoir si la décision du tribunal de première instance est susceptible d'appel, le ministre répond par l'affirmative. Les règles du Code judiciaire s'appliquent à la procédure prévue à l'article 74/4bis, § 5.

Dans ce cas, d'après le même sénateur, l'article 74/4bis, § 5, doit être amendé. En effet, si le tribunal de première instance déclare le recours du transporteur recevable et fondé et que le ministre va en appel, la somme payée ou donnée en consignation ne peut être restituée.

Le ministre estime cependant que la somme peut être restituée et que le véhicule retenu peut être libéré si le tribunal de première instance déclare le recours du transporteur recevable et fondé. On maintient ainsi, dans l'ensemble de la procédure, un équilibre entre les intérêts des transporteurs et ceux des pouvoirs publics.

Un membre considère qu'il est inéquitable que tout transporteur soit punissable dès qu'il transporte cinq passagers qui ne sont pas en possession des documents requis. Le délit commis par un transporteur acheminant cinq étrangers illégaux au moyen d'un minibus n'est-il pas plus flagrant que celui d'un transporteur qui le fait au moyen d'un avion capable de transporter plusieurs centaines de passagers? Ne faudrait-il pas procéder à une différenciation selon la capacité du moyen de transport? Sinon des négligences occasionnelles pourront proportionnellement être sanctionnées plus sévèrement que le véritable trafic.

Le ministre réplique que l'on peut difficilement chiffrer sur cette base la mesure dans laquelle le transporteur doit être sanctionné. Par ailleurs, un transporteur aérien qui transporte cinq étrangers illégaux peut également faire partie d'un réseau de même que le transporteur qui utilise un minibus.

Un membre fait observer que les dispositions proposées ne sont pas totalement claires. Un transporteur est-il également punissable lorsqu'il a vérifié si les passagers sont en possession des documents et qu'il s'avère ultérieurement que ces documents ne sont pas adéquats? Les éléments constitutifs du délit devraient être précisés.

3. DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article n'a donné lieu à aucune discussion. Il est adopté par 17 voix et 2 abstentions.

Artikel 2

De heer De Loor c.s. dient het volgende amendement in:

« In paragraaf 1, eerste lid, van het voorgestelde artikel 74/4bis de woorden « een administratieve boete van 150 000 frank » te vervangen door de woorden « een administratieve boete van maximum 150 000 frank. »

Verantwoording

De bedoeling van dit amendement is de overheid meer ruimte te verschaffen bij het opleggen van administratieve geldboetes. Conform het huidige ontwerp beschikt de overheid maar over twee opties wanneer ze vaststelt dat vervoersmaatschappijen illegale immigranten het land binnenbrengen:

- ofwel een administratieve geldboete opleggen van 150 000 frank per illegale immigrant;*
- ofwel geen boete opleggen.*

Dit systeem biedt niet de mogelijkheid om op een doeltreffende manier een onderscheid te maken tussen vervoersmaatschappijen die maatregelen treffen teneinde te voorkomen dat er illegale immigranten naar het Rijk vervoerd worden en vervoersmaatschappijen die kennelijk geen voorzorgsmaatregelen treffen op dit vlak en waarvoor het vervoer van illegale immigranten een lucratieve bezigheid is.

Bovendien is het risico reëel dat de overheid ervoor zal terugdeinzen om aan een vervoersmaatschappij een boete van 150 000 frank per vervoerde illegale immigrant op te leggen en dat de wet dode letter zal blijven.

De voorgestelde wijziging komt tegemoet aan hogervermelde problemen.

Het biedt de overheid de mogelijkheid om een aangepast beleid te voeren t.o.v. van de vervoersmaatschappijen: vervoersmaatschappijen die geen voorzorgsmaatregelen treffen om illegale immigratie te voorkomen, kunnen zwaarder bestraft worden dan vervoersmaatschappijen die op dit vlak wel inspanningen leveren.

Tegelijkertijd verschaft het de noodzakelijke wettelijke basis aan het voornemen van de overheid om, naar buitenlands voorbeeld, met vervoersmaatschappijen zgn. « Memorandums of understanding » af te sluiten.

De Regering heeft namelijk de bedoeling om met de zogenaamde « bonafide » vervoersmaatschappijen, die voorzorgsmaatregelen treffen teneinde te voorkomen dat er illegale immigranten naar België vervoerd worden, protocollen af te sluiten, die in samenwerking met vertegenwoordigers van vervoersmaatschappijen zullen opgesteld worden.

Article 2

M. De Loor et consorts proposent l'amendement suivant:

« Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de l'article 74/4bis, les mots « une amende administrative de 150 000 francs » sont remplacés par les mots: « une amende administrative de 150 000 francs au maximum. »

Justification

Le but de cet amendement consiste à donner plus de latitude au Gouvernement en ce qui concerne l'imposition d'une amende administrative. Conformément au présent projet, les autorités n'ont que deux options lorsqu'elles constatent que certaines sociétés de transport amènent des immigrants illégaux dans le pays:

- soit infliger une amende administrative de 150 000 francs par immigrant illégal;*
- soit ne pas infliger d'amende.*

Ce système ne permet pas de faire, de manière efficace, une distinction entre les sociétés de transport qui prennent des mesures afin de prévenir le transport d'immigrants illégaux vers le Royaume et les sociétés de transport qui, manifestement, ne prennent pas de précautions sur ce plan et pour lesquelles le transport d'immigrants illégaux constitue une occupation lucrative.

En outre, il y a un réel risque que l'autorité hésite à infliger effectivement une amende de 150 000 francs par immigrant illégal transporté à la société de transport et que la loi reste lettre morte.

L'amendement proposé répond aux problèmes susmentionnés.

Il permet aux autorités de mener une politique appropriée à l'égard des sociétés de transport: les sociétés de transport qui ne prennent pas des précautions pour prévenir l'immigration illégale peuvent faire l'objet de sanctions plus lourdes que les sociétés de transport qui font bien des efforts sur ce plan.

En même temps, cet amendement offre la base légale nécessaire à l'intention des autorités de conclure avec les sociétés de transport, à l'instar de l'étranger, lesdits « Memorandums of understanding ».

Il entre en effet dans les intentions du Gouvernement de conclure avec les sociétés de transport dites « de bonne foi » qui prennent des précautions afin d'éviter que des immigrants illégaux soient transportés vers la Belgique, des protocoles qui seront établis en collaboration avec des représentants de sociétés de transport.

In deze protocollen zouden de volgende twee hoofdprincipes worden vastgelegd:

— een « bonafide » vervoersmaatschappij dient geen administratieve geldboete te betalen, zolang het protocol van toepassing is;

— de vervoersmaatschappij dient de kosten van verblijf, terugleiding en gezondheidskosten te betalen van de illegale immigrant.

Daarnaast zou men in dit protocol de volgende elementen kunnen opnemen:

— bepalen van de instapvoorwaarde voor het protocol: omschrijven van de controlemaatregelen die een vervoersmaatschappij minimaal moet nemen om als « bonafide » of veilige vervoersmaatschappij beschouwd te worden;

— bepalen van de maatregelen die de overheid kan nemen om te controleren of een vervoersmaatschappij voldoet aan de voorwaarden om als bonafide maatschappij beschouwd te worden;

— structuren van de samenwerking tussen overheidsinstanties en vervoersmaatschappijen bij de vorming en de opleiding van het personeel dat instaat voor de controle van de inreisdocumenten alsmede bij de organisatie van de controle van de reisdocumenten;

— vastleggen van afspraken omtrent speciale gevallen (bijvoorbeeld toelating E.U. burgers die documenten hebben vergeten of verloren, ...);

— bepalen van de voorwaarden waaronder het protocol kan worden opgezegd.

De heer De Loor c.s. dient anderzijds het volgende amendement in dat ertoe strekt in § 1 van het voorgestelde artikel 74/4bis, tussen het eerste en het tweede lid, een nieuw lid in te voegen luidende als volgt:

« De administratieve geldboete kan verminderd worden overeenkomstig een protocolakkoord dat voorafgaandelijk wordt gesloten tussen de vervoerder en de minister die de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen onder zijn bevoegdheid heeft, of diens gemachtigde. »

Een lid vraagt of dit inhoudt dat de administratieve boete slechts kan worden verminderd indien een protocol werd gesloten. De minister antwoordt hierop bevestigend. In dat geval is, aldus het lid, het eerste amendement overbodig. Indien het artikel voorschrijft dat de administratieve geldboete kan worden verminderd, hoeft het niet te vermelden dat de boete maximum 150 000 frank bedraagt.

Het eerste amendement van de heer De Loor c.s. wordt ingetrokken.

Het tweede amendement wordt eenparig aangenomen door de 19 aanwezige leden.

Dans ces protocoles seront consacrés les deux principes principaux suivants:

— une société « de bonne foi » ne doit payer d'amende administrative tant que le protocole s'applique;

— la société de transport doit payer les frais de séjour, du refoulement et des soins de santé de l'immigrant illégal.

Outre ces principes, les éléments suivants pourraient être repris dans ce protocole:

— fixation de la condition d'admission au protocole: définition des mesures de contrôle minimales à prendre par la société de transport pour qu'elle puisse être considérée comme société de transport « de bonne foi » ou sûre;

— détermination des mesures pouvant être prises par les autorités pour contrôler si une société de transport satisfait aux conditions prescrites pour être considérée comme société de bonne foi;

— structuration de la collaboration entre les instances publiques et les sociétés de transport à la formation du personnel responsable du contrôle des documents d'entrée ainsi qu'à l'organisation du contrôle des documents de voyage;

— fixation d'accords relatifs à des cas particuliers (par exemple d'admission de citoyens de l'U.E. qui ont oublié ou perdu des documents...);

— détermination des conditions sous lesquelles le protocole peut être résilié.

M. De Loor et consorts introduisent par ailleurs l'amendement suivant qui vise à insérer entre les premier et deuxième alinéas du § 1^{er} de l'article 74/4bis proposé un nouvel alinéa rédigé comme suit:

« L'amende administrative peut être réduite conformément à un protocole d'accord préalablement conclu entre le transporteur et le ministre qui a l'accès au territoire, l'établissement et l'éloignement des étrangers dans ses compétences, ou son délégué. »

Un membre demande si ceci implique que l'amende administrative ne peut être réduite que si un protocole a été conclu. Le ministre répond par l'affirmative. Dans ce cas, déclare le préopinant, le premier amendement est superflu. Si l'article prescrit que l'amende administrative peut être réduite, il ne faut pas mentionner que l'amende s'élève au maximum à 150 000 francs.

Le premier amendement de M. De Loor et consorts est retiré par leurs auteurs.

Le deuxième amendement est adopté à l'unanimité des 19 membres présents.

Een lid merkt op dat dit amendement het mogelijk maakt gericht op te treden tegen de georganiseerde mensensmokkel.

De heer De Loor c.s. dient het volgende amendement in:

« In § 3, eerste lid van het voorgestelde artikel 74/4bis, de woorden « gelijk welk vervoermiddel toebehorende aan dezelfde vervoerder » te vervangen door de woorden « het vervoermiddel dat voor het vervoer wordt gebruikt of een ander vervoermiddel toebehorende aan dezelfde vervoerder. »

De minister steunt dit amendement, vermits de oorspronkelijke tekst van het artikel de inhouding van het vervoermiddel niet toestond wanneer de vervoerder er geen eigenaar van was. De geamendeerde tekst maakt het mogelijk dat ook de gehuurde voertuigen of voertuigen in leasing worden ingehouden, indien ze tenminste voor het vervoer werden gebruikt. Men zal dus in elk geval het voor het vervoer gebruikte voertuig kunnen inhouden, of een ander vervoermiddel dat eigendom is van dezelfde vervoerder.

Het amendement wordt eenparig aangenomen door de 19 aanwezige leden.

De heer de Donnée dient een amendement in dat ertoe strekt in § 5 van het voorgestelde artikel 74/4bis, tussen het tweede en het derde lid, een nieuw lid in te voegen luidende:

« De rechtbank van eerste aanleg moet uitspraak doen binnen een maand te rekenen van de indiening van het in het eerste lid bedoelde verzoekschrift. »

Verwezen wordt naar de algemene bespreking. Het amendement wordt eenparig aangenomen door de 18 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel 2 wordt aangenomen met 17 stemmen bij 1 onthouding.

4. STEMMING OVER HET GEHEEL

Het geheel van het geamendeerde ontwerp van wet wordt aangenomen met 18 stemmen bij 1 onthouding.

De Commissie schenkt vertrouwen aan de rapporteur voor de redactie van het verslag.

De Rapporteur,
Eric PINOIE.

De Voorzitter,
Jean PEDE.

Un membre fait observer que cet amendement permet d'intervenir de façon spécifique contre le trafic organisé d'êtres humains.

M. De Loor et consorts proposent l'amendement suivant:

« Au § 3, premier alinéa, de l'article 74/4bis proposé, remplacer les mots « n'importe quel moyen de transport appartenant au même transporteur » par les mots « du moyen de transport utilisé pour le transport ou d'un autre moyen de transport appartenant au même transporteur. »

Le ministre appuie cet amendement étant donné que le texte initial de l'article n'autorisait pas la retenue de moyens de transport lorsque le transporteur n'en était pas propriétaire. Le texte amendé permet de retenir également les véhicules loués ou pris en leasing s'ils ont été utilisés pour le transport. L'on pourra donc en tout cas retenir le véhicule utilisé pour le transport ou un autre moyen de transport qui est propriété du même transporteur.

L'amendement est adopté à l'unanimité des 19 membres présents.

M. de Donnée propose un amendement visant à insérer à l'article 74/4bis proposé, entre les deuxième et troisième alinéas, un alinéa nouveau libellé comme suit:

« Le tribunal de première instance doit statuer dans le mois du dépôt de la requête visée au premier alinéa. »

Pour le justifier, il renvoie à la discussion générale. L'amendement est adopté à l'unanimité des 19 membres présents.

L'article 2 ainsi amendé est adopté par 17 voix et une abstention.

4. VOTE SUR L'ENSEMBLE DU PROJET

L'ensemble du projet amendé a été adopté par 18 voix et une abstention.

La commission fait confiance au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,
Eric PINOIE.

Le Président,
Jean PEDE.

TEKST AANGENOMEN
DOOR DE COMMISSIE

Artikel 1

In artikel 74/2 van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, ingevoegd bij de wet van 15 juli 1987, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden « met een geldboete van 1 000 frank » vervangen door de woorden « met een geldboete van 3 000 frank »;

2. in paragraaf 1, eerste lid, wordt een punt 5^o toegevoegd, luidend als volgt:

« de openbare of private vervoerder die internationaal vervoer van personen per autobus, autocar of minibus verricht — met uitzondering van grensverkeer — en die, ter gelegenheid van een zelfde reis, ten minste 5 passagiers die niet in het bezit zijn van de in artikel 2 voorgeschreven stukken, naar België vervoert, zonder voorzorgen genomen te hebben om zich ervan te vergewissen of die passagiers in het bezit zijn van die stukken »;

3. in paragraaf 1, eerste lid wordt een punt 6^o toegevoegd, luidend als volgt:

« de openbare of private vervoerder die internationaal vervoer van personen per autobus, autocar of minibus verricht — met uitzondering van grensverkeer — en die, ter gelegenheid van een zelfde reis naar een derde land, ten minste 5 passagiers naar België vervoert die geen houder zijn van de stukken die voor toegang tot dat derde land vereist zijn, zonder voorzorgen genomen te hebben om zich ervan te vergewissen of die passagiers in het bezit zijn van die stukken »;

4. een paragraaf 3 wordt toegevoegd, luidend als volgt:

« Indien binnen een jaar te rekenen van de datum van het proces-verbaal, een nieuwe overtreding wordt vastgesteld, wordt het in paragraaf 1, eerste lid, vermelde bedrag verdubbeld. »

Art. 2

Een artikel 74/4bis wordt ingevoegd luidend als volgt:

« Artikel 74/4bis. — § 1. De minister die de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen onder zijn bevoegdheid heeft of diens gemachtigde kan een administratieve geldboete van 150 000 frank opleggen aan:

TEXTE ADOPTÉ
PAR LA COMMISSION

Article 1^{er}

L'article 74/2 de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers, inséré par la loi du 15 juillet 1987, est modifié comme suit:

1. au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots « d'une amende de 1 000 francs » sont remplacés par les mots « d'une amende de 3 000 francs »;

2. au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, un point 5^o est inséré, libellé comme suit:

« le transporteur, public ou privé, de personnes assurant des liaisons routières internationales par autobus, autocar ou minibus — à l'exception du trafic frontalier — qui, à l'occasion d'un même voyage, transporte à destination de la Belgique 5 passagers au moins, qui ne sont pas en possession des documents prévus par l'article 2, sans avoir pris des précautions pour s'assurer que ces passagers soient en possession de ces documents »;

3. au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, un point 6^o est inséré, libellé comme suit:

« le transporteur, public ou privé, de personnes assurant des liaisons routières internationales par autobus, autocar ou minibus — à l'exception du trafic frontalier — qui, à l'occasion d'un même voyage vers un pays tiers, transporte à destination de la Belgique 5 passagers au moins, qui ne sont pas porteurs des documents requis pour entrer dans ce pays tiers, sans avoir pris des précautions pour s'assurer que ces passagers soient en possession de ces documents »;

4. un paragraphe 3 est ajouté, libellé comme suit:

« En cas où, dans le délai d'un an à compter de la date du procès-verbal, une nouvelle infraction est constatée, le montant prévu au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est doublé. »

Art. 2

Un article 74/4bis est inséré, libellé comme suit:

« Article 74/4bis. — § 1^{er}. Le ministre qui a l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers dans ses compétences ou son délégué peut infliger une amende administrative de 150 000 francs au:

1^o de openbare of private luchtvervoerder voor elke passagier die hij naar België vervoert, die niet in het bezit is van de in artikel 2 voorgeschreven stukken;

2^o de openbare of private zeevervoerder voor elke passagier die hij naar België vervoert, die niet in het bezit is van de in artikel 2 voorgeschreven stukken;

3^o de openbare of private vervoerder die internationaal vervoer van personen per autobus, autocar of minibus verricht — met uitzondering van grensverkeer — voor elke passagier die hij naar België vervoert, die niet in het bezit is van de in artikel 2 voorgeschreven stukken;

4^o de openbare of private luchtvervoerder voor elke passagier die hij naar België brengt ter gelegenheid van een reis naar een derde land en die geen houder is van de stukken die voor toegang tot dat derde land vereist zijn;

5^o de openbare of private zeevervoerder voor elke passagier die hij naar België brengt ter gelegenheid van een reis naar een derde land en die geen houder is van de stukken die voor toegang tot dat derde land vereist zijn;

6^o de openbare of private vervoerder die internationaal vervoer van personen per autobus, autocar of minibus verricht — met uitzondering van grensverkeer — voor elke passagier die hij naar België vervoert ter gelegenheid van een reis naar een derde land en die geen houder is van de stukken die voor toegang tot dat derde land vereist zijn.

De administratieve geldboete kan worden vermindert overeenkomstig een protocolakkoord dat voorafgaandelijk wordt afgesloten tussen de vervoerder en de minister die de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen onder zijn bevoegdheid heeft of diens gemachtigde.

De minister die de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen onder zijn bevoegdheid heeft of diens gemachtigde bepaalt in het proces-verbaal waarbij de inbreuk wordt vastgesteld, het bedrag van de administratieve geldboete.

De beslissing waarbij de administratieve geldboete wordt opgelegd is onmiddellijk uitvoerbaar, niettegenstaande hoger beroep.

De rechtspersoon is burgerlijk aansprakelijk voor het betalen van de administratieve geldboete die aan zijn bestuurders, zijn leden van het leidinggevend en uitvoerend personeel, zijn aangestelden of lasthebbers wordt opgelegd.

1^o transporteur aérien public ou privé, pour tout passager qu'il transporte à destination de la Belgique, qui ne possède pas les documents prévus par l'article 2;

2^o transporteur maritime public ou privé, pour tout passager qu'il transporte à destination de la Belgique, qui ne possède pas les documents prévus par l'article 2;

3^o transporteur, public ou privé, de personnes assurant des liaisons routières internationales par autobus, autocar ou minibus — à l'exception du trafic frontalier — pour tout passager qu'il transporte à destination de la Belgique, qui ne possède pas les documents prévus par l'article 2;

4^o transporteur aérien public ou privé, pour tout passager qu'il amène en Belgique à l'occasion d'un voyage vers un pays tiers, qui n'est pas porteur des documents requis pour entrer dans ce pays tiers;

5^o transporteur maritime public ou privé, pour tout passager qu'il amène en Belgique à l'occasion d'un voyage vers un pays tiers, qui n'est pas porteur des documents requis pour entrer dans ce pays tiers;

6^o transporteur, public ou privé, de personnes assurant des liaisons routières internationales par autobus, autocar ou minibus — à l'exception du trafic frontalier — pour tout passager qu'il transporte à destination de la Belgique à l'occasion d'un voyage vers un pays tiers, qui n'est pas porteur des documents requis pour entrer dans ce pays tiers.

L'amende administrative peut être réduite conformément à un protocole d'accord préalablement conclu entre le transporteur et le ministre qui a l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers dans ses attributions, ou son délégué.

Le ministre qui a l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers dans ses compétences, ou son délégué, fixe le montant de l'amende administrative dans le procès-verbal par lequel l'infraction est constatée.

La décision par laquelle une amende administrative est infligée est immédiatement exécutoire, nonobstant tout recours.

La personne morale est civilement responsable du paiement de l'amende administrative infligée à ses administrateurs, ses membres du personnel dirigeant et exécutif, ses préposés ou mandataires.

§ 2. Het bedrag van de administratieve geldboete wordt teruggegeven, indien de minister die de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen onder zijn bevoegdheid heeft of diens gemachtigde aan de vreemdeling die niet in het bezit is van de in artikel 2 voorgeschreven documenten, en die aan de grens gevraagd heeft als vluchteling erkend te worden, de toelating geeft om 's lands grondgebied te betreden.

Het bedrag van de administratieve geldboete wordt eveneens teruggegeven indien de Commissaris-generaal voor de vluchtelingen en de staatlozen conform artikel 63/3 van deze wet beslist dat de betrokkene wordt toegelaten tot binnenkomst in de hoedanigheid van kandidaat-vluchteling.

§ 3. Indien de vervoerder of diens vertegenwoordiger in gebreke blijft de administratieve geldboete onmiddellijk te betalen of te consigneren, kan de minister die de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen onder zijn bevoegdheid heeft of diens gemachtigde beslissen tot inhouding van het vervoermiddel dat voor het vervoer werd gebruikt of van een ander vervoermiddel toebehorend aan dezelfde vervoerder.

De kosten en de risico's die gepaard gaan met het inhouden van het vervoermiddel vallen ten laste van de vervoerder.

§ 4. Het vervoermiddel blijft ingehouden totdat:

1^o de vervoerder of diens vertegenwoordiger de administratieve geldboete betaalt;

2^o de vervoerder of diens vertegenwoordiger de som van de administratieve geldboete consigneert bij de Deposito- en Consignatiekas;

3^o de rechtbank van eerste aanleg beslist dat de administratieve geldboete niet verschuldigd is;

4^o de minister die de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen onder zijn bevoegdheid heeft of diens gemachtigde de toestemming geeft om het vervoermiddel vrij te geven voor vertrek.

§ 5. De vervoerder die de beslissing van de minister die de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen onder zijn bevoegdheid heeft of van diens gemachtigde betwist, stelt op straffe van verval binnen een termijn van één maand te rekenen van de kennisgeving van de beslissing, bij wege van een verzoekschrift beroep in bij de rechtbank van eerste aanleg.

§ 2. Le montant de l'amende administrative est restitué, lorsque le ministre qui a l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers dans ses compétences, ou son délégué, autorise l'étranger, qui ne possède pas les documents prévus par l'article 2 et qui a demandé à la frontière d'être reconnu comme réfugié, à entrer sur le territoire du pays.

Le montant de l'amende administrative est également restitué lorsque le commissaire général aux réfugiés et aux apatrides décide, conformément à l'article 63/3 de la présente loi, que l'intéressé est provisoirement autorisé à entrer dans le Royaume en qualité de candidat-réfugié.

§ 3. Si le transporteur ou son représentant reste en défaut de payer ou de consigner immédiatement l'amende administrative, le ministre qui a l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers dans ses compétences, ou son délégué, peut décider la retenue du moyen de transport utilisé pour le transport ou d'un autre moyen de transport appartenant au même transporteur.

Les frais et risques entraînés par la retenue du moyen de transport sont à charge du transporteur.

§ 4. Le moyen de transport reste retenu jusqu'au moment où:

1^o le transporteur ou son représentant paye l'amende administrative;

2^o le transporteur ou son représentant consigne la somme de l'amende administrative à la Caisse des dépôts et consignations;

3^o le tribunal de première instance décide que l'amende administrative n'est pas due;

4^o le ministre qui a l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers dans ses compétences, ou son délégué, donne l'autorisation de débloquent le moyen de transport de sorte qu'il puisse repartir.

§ 5. Le transporteur qui conteste la décision du ministre qui a l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers dans ses compétences, ou de son délégué, forme appel, à peine de déchéance, dans un délai d'un mois de la notification de la décision devant le tribunal de première instance par voie de requête.

Indien de rechtbank van eerste aanleg het beroep van de vervoerder ontvankelijk en gegrond verklaart, wordt de betaalde of in consignatie gegeven som teruggegeven of wordt het ingehouden vervoermiddel vrijgegeven voor vertrek.

De rechtbank van eerste aanleg moet uitspraak doen binnen een maand te rekenen van de indiening van het in het eerste lid bedoelde verzoekschrift.

De tekst van het eerste lid wordt opgenomen in de beslissing waarbij de administratieve geldboete wordt opgelegd.

§ 6. Indien de vervoerder in gebreke blijft de geldboete te betalen, wordt de beslissing van de bevoegde ambtenaar of de in kracht van gewijsde gegane beslissing van de rechtbank van eerste aanleg doorgezonden aan de administratie van Belasting over de Toegevoegde Waarde, Registratie en Domeinen, met het oog op de invordering van het bedrag van de administratieve geldboete.

§ 7. Indien de vervoerder of diens vertegenwoordiger de som van de administratieve geldboete heeft geconsigneerd bij de Deposito- en Consignatiekas en indien hij binnen de hierboven vermelde termijn geen beroep heeft ingesteld bij de rechtbank van eerste aanleg, dan komt de in consignatie gegeven som ten goede aan de Staat. »

Si le tribunal de première instance déclare recevable et fondé le recours du transporteur, la somme payée ou consignée est restituée ou le moyen de transport retenu est débloqué de sorte qu'il puisse repartir.

Le tribunal de première instance doit statuer dans le mois du dépôt de la requête visée au premier alinéa.

Le texte du premier alinéa est reproduit dans la décision par laquelle une amende administrative est infligée.

§ 6. Si le transporteur reste en défaut de payer l'amende, la décision du fonctionnaire compétent ou la décision coulée en force de chose jugée du tribunal de première instance est notifiée à l'administration de la Taxe sur la valeur ajoutée, de l'Enregistrement et des Domaines en vue du recouvrement du montant de l'amende administrative.

§ 7. Si le transporteur ou son représentant a consigné la somme de l'amende administrative à la Caisse des dépôts et consignations et que celui-ci n'a pas introduit de recours auprès du tribunal de première instance dans le délai susmentionné, la somme consignée est dévolue à l'Etat. »