

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2011-2012

18 JUILLET 2012

Projet de loi modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière et abrogeant l'arrêté royal du 4 avril 2006 relatif à la délimitation des lieux, faisant partie de l'infrastructure exploitée par les sociétés publiques de transports en commun, auxquels s'appliquent les dispositions visées au chapitre III*bis* de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée en particulier, en vue de renforcer la sécurité dans les transports en commun

*Procédure d'évocation***RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INTÉRIEUR ET
DES AFFAIRES ADMINISTRATIVES
PAR
MME PEHLIVAN

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2011-2012

18 JULI 2012

Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en de bijzondere veiligheid en tot opheffing van het koninklijk besluit van 4 april 2006 betreffende de afbakening van de plaatsen die deel uitmaken van de infrastructuur, uitgebaat door de openbare vervoersmaatschappijen, waarop de bepalingen van hoofdstuk III*bis* van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid van toepassing zijn met het oog op het versterken van de veiligheid in het openbaar vervoer

*Evocatieprocedure***VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE BINNENLANDSE ZAKEN EN VOOR DE
ADMINISTRATIEVE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW PEHLIVAN

Composition de la commission / Samenstelling van de commissie :

Président / Voorzitter : Philippe Moureaux.**Membres / Leden :**

N-VA	Huub Broers, Inge Faes, Liesbeth Homans, Lieve Maes.
PS	Willy Demeyer, Caroline Désir, Philippe Moureaux.
MR	Alain Courtois, Gérard Deprez.
CD&V	Dirk Claes, Jan Durnez.
sp.a	Dalila Douifi, Fatma Pehlivan.
Open Vld	Guido De Padt.
Vlaams Belang	Yves Buysse.
Écolo	Claudia Niessen.
cdH	Vanessa Matz.

Suppléants / Plaatsvervangers :

Frank Boogaerts, Patrick De Grootte, Luc Sevenhans, Elke Sleurs, Helga Stevens.
Philippe Mahoux, Fatiha Saïdi, Louis Siquet, Fabienne Winckel.
Armand De Decker, Christine Defraigne, Richard Miller.
Wouter Beke, Sabine de Bethune, Rik Torfs.
Bert Anciaux, Ludo Sannen.
Alexander De Croo, Martine Taelman.
Filip Dewinter, Bart Laeremans.
Zakia Khattabi, Cécile Thibaut.
Francis Delpérée, André du Bus de Warnaffe.

*Voir :***Documents du Sénat :****5-1762 - 2011/2012 :**

N° 1 : Projet évoqué par le Sénat.
N° 2 : Amendements.

*Zie :***Stukken van de Senaat :****5-1762 - 2011/2012 :**

Nr. 1 : Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.
Nr. 2 : Amendementen.

I. INTRODUCTION

Le projet de loi qui fait l'objet du présent rapport et qui relève de la procédure bicamérale facultative, a été déposé initialement à la Chambre des représentants en tant que projet de loi du gouvernement le 2 juillet 2012 (doc. Chambre, n° 53-2323/001).

Il a été adopté par la Chambre des représentants le 18 juillet 2012, par 127 voix et 14 abstentions.

Il a été transmis au Sénat le 18 juillet et évoqué le même jour.

La commission a examiné ce projet de loi au cours de ses réunions des 12 et 18 juillet 2012.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE LA VICE-PREMIÈRE MINISTRE ET MINISTRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES, MME JOËLLE MILQUET

Mme Milquet, vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances expose que le projet de loi s'intègre dans la stratégie du gouvernement visant la sécurisation des transports en commun. Il s'agit d'une priorité dans l'accord du gouvernement.

Dans le cadre de cette stratégie, le gouvernement a renforcé le cadre des effectifs policiers à concurrence de quatre cents unités :

— cinquante policiers, qui font partie de la réserve fédérale, seront présents dans les transports en commun pendant la journée;

— deux cent cinquante policiers pour les six zones de Bruxelles dont le recrutement et la formation ont débuté;

— cent policiers des chemins de fer dont trente ont déjà été engagés au mois de juin et septante arriveront avec la promotion d'octobre et se retrouveront dans les gares et métros.

Cette augmentation a permis une augmentation de plus de 50 % de l'effectif à partir du mois d'avril.

Au-delà du renforcement des effectifs policiers et de l'ensemble des mesures prises à cette fin par le gouvernement, il s'est avéré nécessaire d'augmenter les compétences des agents de sécurité des sociétés de transports en commun pour leur permettre d'agir de manière plus efficace dans un périmètre territorial plus large et mieux défini. Cet élargissement des compétences est effectué sans remettre en cause la philosophie de la loi actuelle qui encadre strictement les prestations exercées par les agents de sécurité, d'une

I. INLEIDING

Het wetsontwerp dat in dit verslag wordt besproken, valt onder de optioneel bicamerale procedure en werd oorspronkelijk op 2 juli 2012 als een wetsontwerp van de regering in de Kamer van volksvertegenwoordigers ingediend (stuk Kamer, nr. 53-2323/001).

Het werd op 18 juli 2012 in de Kamer van volksvertegenwoordigers aangenomen met 127 stemmen bij 14 onthoudingen.

Het werd op 18 juli aan de Senaat overgezonden en diezelfde dag geëvoceerd.

De commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 12 en 18 juli 2012.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN GELIJKE KANSEN, MEVROUW JOËLLE MILQUET

Mevrouw Milquet, vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, legt uit dat het onderhavige wetsontwerp een onderdeel vormt van de regeringsstrategie om het openbaar vervoer veiliger te maken. Dit is één van de prioriteiten in het regeerakkoord.

In het kader van deze strategie verhoogt de regering het personeelsbestand van de politiediensten met vierhonderd eenheden :

— vijftig politieagenten die deel uitmaken van de federale reserve zullen overdag aanwezig zijn op het openbaar vervoer;

— tweehonderdvijftig politieagenten voor de zes Brusselse zones, wier werving en opleiding reeds begonnen is;

— honderd politieagenten op de spoorwegen, waarvan er dertig reeds in juni zijn aangeworven en zeventig met de oktoberlichting zullen arriveren om in de stations en metro's te patrouilleren.

Deze aanwervingen betekenen een stijging met meer dan 50 % van het personeelsbestand vanaf april.

Bovenop de versterking van het politiekorps en het geheel van de maatregelen die zijn voorgesteld om de veiligheid in het openbaar vervoer te versterken, is het noodzakelijk gebleken de bevoegdheden van de veiligheidsagenten van de openbare vervoersmaatschappijen uit te breiden opdat zij binnen een ruimere en beter bepaalde territoriale perimeter op een doeltreffendere wijze kunnen optreden. Deze bevoegdheidsuitbreiding wordt uitgevoerd zonder de filosofie van de huidige wet opnieuw ter discussie te stellen die

part, et la répartition actuelle des rôles entre les services de police et de sécurité, d'autre part.

Afin d'élargir le périmètre d'intervention des agents de sécurité, l'article 2 du projet de loi modifie l'article 13.1 de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

Jusqu'à présent, un arrêté royal (1) limitait ce périmètre, empêchant ainsi toute intervention en dehors de ces délimitations strictes. Le gouvernement a opté pour une définition claire du périmètre d'intervention des agents de sécurité dans la loi elle-même.

Les changements sont les suivants :

1. Pour les structures de la SNCB, les agents de sécurité pourront exercer leurs compétences dans des lieux accessibles au public ou non, ce qui est nouveau, et dans les véhicules de transport appartenant à ces sociétés, à l'exception :

a) de l'infrastructure donnée en concession à des tiers. Cependant, contrairement à ce qui prévaut actuellement, cette exception ne sera pas accordée en cas d'accord de collaboration avec le concessionnaire et selon les modalités fixées par cet accord;

b) des chemins qui constituent une voie publique, à l'exception des passages souterrains et, ce qui est nouveau, des passerelles.

2. En ce qui concerne les sociétés régionales de transports en commun qui organisent des services de métro, tram et bus, les agents de sécurité pourront exercer leurs compétences :

a) dans les lieux accessibles ou non au public, ce qui est nouveau, appartenant à ces sociétés, y compris les infrastructures de surface accessibles au public (ce qui est nouveau et important notamment pour la STIB), les gares de tram et bus que la société définit comme étant situées en surface, les stations de prémétro souterraines (ce qui n'existait que pour De Lijn) et à l'exception de l'infrastructure donnée en concession à des tiers sauf, comme cela a été également prévu pour la SNCB, en cas d'accord de collaboration avec le concessionnaire.

(1) L'arrêté royal du 4 avril 2006 relatif à la délimitation des lieux, faisant partie de l'infrastructure exploitée par les sociétés publiques de transports en commun, auxquels s'appliquent les dispositions visées au chapitre IIIbis de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée en particulier.

een strikte grondslag vormt voor de prestaties die door de veiligheidsagenten worden verricht enerzijds en de huidige rolverdeling tussen de politiediensten en veiligheidsdiensten anderzijds.

Om de perimeter van het gebied waarbinnen de agenten kunnen optreden, te kunnen uitbreiden, wijzigt ontwerpartikel 2 artikel 13.1 van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Tot nog toe beperkte een koninklijk besluit (1) deze perimeter en verhinderde zodoende elke interventie buiten deze strikte afbakeningen. De regering heeft geopteerd voor een duidelijke definitie van de interventieperimeter van de veiligheidsagenten in de wet zelf.

De veranderingen zijn de volgende :

1. Voor de structuren van de NMBS, zullen de veiligheidsagenten hun bevoegdheden kunnen uitoefenen in al dan niet voor het publiek toegankelijke plaatsen, wat nieuw is en in de transportvoertuigen die tot deze maatschappijen behoren, met uitzondering van :

a) de infrastructuur die in concessie aan derden wordt gegeven. In tegenstelling tot de huidige toestand, zal deze uitzondering niet plaatsvinden in geval van samenwerkingsakkoord met de concessiehouder en volgens de modaliteiten die door dit akkoord worden bepaald;

b) wegen die een openbare weg vormen, met uitzondering van de ondergrondse doorgangen en, wat nieuw is, de passerellen.

2. Met betrekking tot de regionale openbare vervoersmaatschappijen die diensten organiseren inzake metro, tram en bus, kunnen de veiligheidsagenten hun bevoegdheden uitoefenen :

a) op de al dan niet publiek toegankelijke plaatsen, wat nieuw is, en die tot deze maatschappijen behoren, met inbegrip van de bovengrondse infrastructuur die toegankelijk is voor het publiek, (wat nieuw is, en met name belangrijk voor de MIVB), de tram- en busstations die door de maatschappij worden gedefinieerd als zijnde bovengronds, de ondergrondse premetrostations (wat alleen voor De Lijn bestond) met uitzondering van de infrastructuur die aan derden als concessie wordt gegeven behalve, zoals dat eveneens voor de NMBS was voorzien, in geval van samenwerkingsakkoord met de concessiehouder.

(1) Het koninklijk besluit van 4 april 2006 betreffende de afbakening van de plaatsen die deel uitmaken van de infrastructuur, uitgebaat door de openbare vervoersmaatschappijen, waarop de bepalingen van hoofdstuk IIIbis van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid van toepassing zijn.

b) dans les véhicules de transport utilisés par ces sociétés de transports, en ce compris les véhicules utilisés à la demande et pour compte de la société de transports.

3. Par ailleurs, il est désormais prévu que, en cas d'accord de collaboration entre les sociétés publiques de transports en commun, les agents de sécurité pourront exercer leurs compétences dans les lieux et/ou véhicules de transport des autres sociétés de transports selon les conditions fixées dans l'accord précité.

4. Jusqu'à présent, rien n'était prévu en ce qui concerne la présence d'un véhicule de transport en commun sur la voie publique. Il est désormais prévu qu'exceptionnellement, les agents de sécurité pourront exercer leurs compétences sur la voie publique :

1° en cas d'accident ou de délit de droit commun ou crime venant d'être commis ou en cas de comportement mettant gravement en danger la sécurité des tiers ou celle de l'intéressé;

2° dans un périmètre de 15 mètres situé autour du véhicule de la société de transports en commun;

3° en cas d'absence des services de police et dans l'attente de l'arrivée de ces derniers.

La ministre est d'avis que les périmètres, ainsi définis, permettront une intervention plus efficace que par le passé.

Le ministère de l'Intérieur doit donner une autorisation. C'est la raison pour laquelle l'article 3 du projet prévoit une modification de l'article 13.7. Ainsi, la décision d'utiliser les possibilités prévues aux articles 13.5 et 13.6 est désormais prise dans tous les cas par le ministre de l'Intérieur sur proposition de la société de transports en commun. En outre, il est plus efficient et même plus logique que le ministre de l'Intérieur prenne la décision précitée, eu égard au fait que les possibilités prévues aux articles 13.5., et 13.6., relèvent de la compétence de ce ministre.

L'article 4 du projet adapte l'article 13.11 de la loi afin de supprimer la demande de consentement des personnes pour le contrôle de l'identité. Par ailleurs, le contrôle d'identité sera également permis dans les cas suivants :

1° si l'intéressé a ou a eu un comportement mettant gravement en danger la sécurité des tiers ou la sienne;

2° afin de vérifier le respect de la réglementation en vigueur en matière de transports en commun ou en cas d'infraction à la réglementation précitée.

b) in de transportvoertuigen die door deze vervoersmaatschappijen worden gebruikt, met inbegrip van de voertuigen die gebruikt worden op verzoek en voor de rekening van de vervoersmaatschappij.

3. Overigens wordt er voortaan voorzien dat in geval van samenwerkingsakkoord tussen de openbare vervoersmaatschappijen, de veiligheidsagenten hun bevoegdheden zullen kunnen uitoefenen op de plaatsen en/of transportvoertuigen van de andere vervoersmaatschappijen volgens de voorwaarden die in voornoemd akkoord zijn bepaald.

4. Tot op heden was niets voorzien met betrekking tot de aanwezigheid van een openbaar transportvoertuig op de openbare weg. Voortaan wordt voorzien dat de veiligheidsagenten bij wijze van uitzondering hun bevoegdheden zullen kunnen uitoefenen op de openbare weg :

1° in geval van ongeval of gemeenrechtelijk wanbedrijf of misdaad die zojuist werd gepleegd of in geval van gedrag dat de veiligheid van derden of hun eigen veiligheid ernstig in het gedrang brengt;

2° binnen een perimeter van 15 meter rond het voertuig van de openbare vervoersmaatschappij;

3° in geval van afwezigheid van de politiediensten en in afwachting van het toekomen van deze diensten.

De minister is van mening dat de perimeters zoals hier gedefinieerd het mogelijk maken doeltreffender op te treden dan vroeger.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken moet een toestemming geven. Dat is de reden waarom artikel 3 van het ontwerp de wijziging voorstelt van artikel 13.7. Zo wordt ook de beslissing om de mogelijkheden aan te wenden waarin voorzien wordt door de artikelen 13.5 en 13.6 genomen door de minister van Binnenlandse Zaken, op voordracht van de openbare vervoersmaatschappij. Bovendien is het efficiënter en zelfs logischer dat de minister van Binnenlandse Zaken voornoemde beslissing zou nemen, gelet op het feit dat de mogelijkheden die bepaald zijn in artikelen 13.5., en 13.6. onder de bevoegdheid van deze minister ressorteren.

Artikel 4 van het ontwerp past artikel 13.11 van de wet aan om het verzoek tot instemming van de personen met het oog op een identiteitscontrole op te heffen. Overigens worden de gevallen die een identiteitscontrole mogelijk maken uitgebreid tot de volgende :

1° indien betrokkene gedrag vertoont of heeft vertoond dat de veiligheid van derden of zijn eigen veiligheid ernstig in het gedrang brengt;

2° om het naleven van de vigerende regelgeving inzake openbaar vervoer na te gaan of in geval van inbreuk op voornoemde regelgeving.

Par ailleurs, il est précisé que les agents de sécurité ne peuvent contrôler, copier ou retenir les documents d'identité que le temps nécessaire à la vérification de l'identité et que ces documents doivent ensuite être remis immédiatement à l'intéressé.

L'article 5 du projet modifie l'article 13.12 et prévoit trois cas dans lesquels la rétention est permise :

— l'intéressé a commis un délit de droit commun ou un crime;

— l'intéressé a enfreint la réglementation en vigueur de la société de transports en commun et a en outre mis gravement en danger sa propre sécurité ou celle de tiers;

— l'intéressé refuse de s'identifier ou donne une identité qui, après contact avec les services compétents, s'avère fausse.

Il est utile de préciser qu'il est prévu une suppression des conditions actuelles liées au refus de s'identifier. En effet, le gouvernement estime que le cas repris dans la loi actuelle et qui impose de mettre fin à la rétention si l'intéressé s'identifie, n'est pas suffisamment justifié pour les cas prévus aux *a)* et *b)* et est absent dans le cas de la catégorie *c)*.

Il s'agit d'une rétention de maximum de deux heures, en attendant les services de police. Il sera deux heures dans les deux cas (délict ou crime, infraction à la réglementation).

Pour que la rétention soit possible, l'agent de sécurité, chargé de la rétention, ou un membre de la société des transports en commun doivent avoir été témoin direct. Le projet prévoit également que la rétention est possible lorsque cinq témoins directs, dont les identités sont relevées immédiatement par l'agent de sécurité ou un membre du personnel de la société de transport, ont vu l'infraction ou les faits.

Il faudra en tout état de cause mettre fin à la rétention si le service de police averti signale qu'il ne viendra pas sur place ultérieurement non plus dans les trente minutes, mais dans les deux heures à compter de l'avertissement en cas de délict de droit commun ou de crime ou de comportements mettant gravement en danger la sécurité des tiers ou la sienne. Par contre, le délai de trente minutes est maintenu à compter de l'avertissement, lorsqu'une personne refuse manifestement de s'identifier ou communique une identité qui, après un contact avec le service compétent, s'est avérée fausse.

Dans la mesure où il faut veiller à ce que les agents de sécurité n'exercent leurs compétences supplémentaires en dehors des circonstances prévues par la loi, les articles 13.15 et 13.16 de loi sont adaptés afin de

Daarnaast wordt gepreciseerd dat de veiligheidsagenten het identiteitsdocument slechts gedurende de voor de verificatie van het identiteitsdocument noodzakelijke tijd kunnen controleren, kopiëren of inhouden, en dat die documenten daarna onmiddellijk aan de betrokkene moeten worden teruggegeven.

Artikel 5 van het ontwerp wijzigt artikel 13.12 en voorziet in drie gevallen waarbij gevat kan worden :

— betrokkene heeft een gemeenrechtelijk wanbedrijf of misdaad gepleegd;

— betrokkene heeft een inbreuk gepleegd op de vigerende regelgeving van de openbare vervoersmaatschappij en daarbij zijn eigen veiligheid of die van derden ernstig in het gedrang gebracht;

— betrokkene weigert zich te identificeren of hij geeft een identiteit op die, na contact met de bevoegde diensten, vals is gebleken.

Het is nuttig toe te lichten dat er een opheffing is voorzien van de huidige voorwaarden die verbonden zijn aan de weigering zich te identificeren. Inderdaad, de regering acht het geval vervat in de huidige wet waarbij de vating moet worden stopgezet indien betrokkene zich identificeert, onvoldoende gerechtvaardigd voor de gevallen voorzien onder *a)* en *b)* en afwezig in geval van categorie *c)*.

Het gaat om een vating van maximum 2 uur, in afwachting dat de politie ter plaatse komt. Dit blijft 2 uur in beide gevallen (wanbedrijf of misdaad, inbreuk op de regelgeving).

Opdat de vating mogelijk zou zijn, dienen de vattende veiligheidsagent of een personeelslid van de openbare vervoersmaatschappij rechtstreeks getuige te zijn geweest. In het ontwerp staat ook dat de vating mogelijk is wanneer er vijf rechtstreekse getuigen, van wie de identiteit onmiddellijk door de veiligheidsagent of een personeelslid van de vervoersmaatschappij wordt opgenomen, visuele getuigen zijn geweest van deze inbreuk of dit feit.

De vating dient in elk geval onmiddellijk te worden beëindigd indien de verwittigde politiedienst laat weten dat hij achteraf niet ter plaatse zal komen, noch binnen dertig minuten, noch binnen twee uur vanaf de waarschuwing in geval van gemeenrechtelijk wanbedrijf of misdaad, of gedrag dat de veiligheid van derden of zijn eigen veiligheid ernstig in het gedrang brengt. Er wordt wel dertig minuten gewacht vanaf de waarschuwing, indien de betrokkene klaarblijkelijk heeft geweigerd zich met alle middelen te identificeren of een identiteit heeft opgegeven die, na contact met de bevoegde diensten, vals is gebleken.

In de mate dat er dient over te worden gewaakt dat de veiligheidsagenten hun bijkomende bevoegdheden niet buiten de door de wet voorziene omstandigheden zouden uitoefenen, worden de artikelen 13.15 en

permettre au Comité permanent de contrôle des services de police de continuer à effectuer ce travail de contrôle de l'exercice des compétences des agents de sécurité, pour les nouvelles compétences.

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

Mme Maes constate que le projet à l'examen étend dans trois domaines la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière: le périmètre d'intervention, le contrôle d'identité et la possibilité de rétention.

Le suivi par le Comité P du respect de cette loi. Dans son avis, le Conseil d'État suggère d'adapter la loi du 18 juillet 1991 organique du contrôle des services de police et de renseignements à ces nouvelles missions. L'intervenante doute que la disposition prévue par l'article 13.7 suffise à établir suffisamment clairement la compétence du Comité P.

Même si le projet aurait pu aller plus loin sur plusieurs points, M. Broers estime qu'il renforcera en tout cas la sécurité. C'est pourquoi son groupe politique soutiendra le projet.

Mme Thibaut se réjouit de la réaction rapide du gouvernement après les événements qui ont eu lieu en avril dernier dans les transports en commun à Bruxelles. Les citoyens et les travailleurs des transports publics avaient besoin d'une réponse rapide et d'un soutien du gouvernement. La réponse que le gouvernement a mis sur la table aujourd'hui est extrêmement sécuritaire. Le texte à l'examen est équilibré et pourvu de conditions cumulatives.

Mme Thibaut estime que le réponse ne peut toutefois pas être uniquement sécuritaire.

Elle souhaite des précisions quant aux moyens des agents de sécurité. On parle de spray et de menottes. Quelles sont les dispositions qui permettent le recours aux menottes ?

Par rapport aux contrôles d'identité, le projet prévoit qu'une personne n'a plus le droit de refuser de révéler son identité sans risquer d'être retenue. Quelles sont les justifications de cette mesure, l'exposé des motifs restant lacunaire sur ce point ?

Quels sont les services compétents pour vérifier l'identité d'une personne ?

Il lui semble que le texte en l'état ne permet pas d'éviter des dérapages.

En ce qui concerne le pouvoir de rétention de personnes, elle accepte l'idée que la sécurité soit confiée à un service interne aux sociétés de transports

13.16 van de wet aangepast om het Vast Comité van toezicht op de politiediensten in staat te stellen dit werk van toezicht op de uitoefening van de bevoegdheden van de veiligheidsagenten voor de nieuwe bevoegdheden te blijven verrichten.

III. ALGEMENE BESPREKING

Mevrouw Maes stelt vast dat met dit ontwerp op drie domeinen de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en de bijzondere veiligheid wordt uitgebreid: de interventieperimeter, de identiteitscontrole en de mogelijkheid tot vatting.

Het toezicht door het Comité P op de naleving van deze wet. In zijn advies suggereert de Raad van State de wet van 18 juli 1991 tot regeling van het toezicht op de politie- en inlichtingendiensten aan te passen aan deze nieuwe taken. Zij betwijfelt of de bepaling van artikel 13.07 volstaat om de bevoegdheid van het Comité P voldoende duidelijk vast te leggen.

Alhoewel het voorliggend ontwerp op een aantal punten had verder kunnen gaan, aldus de heer Broers, zal het in elk geval de veiligheid verhogen. Om die reden zal zijn fractie het ontwerp dan ook steunen.

Mevrouw Thibaut is verheugd over de snelle reactie van de regering na de gebeurtenissen van april jongstleden op het openbaar vervoer in Brussel. De burgers en het personeel van het openbaar vervoer hadden een snelle respons nodig en steun van de regering. De reactie van de regering die wij hier nu zien, is erg geruststellend. De voorliggende tekst is evenwichtig en voorziet in cumulatieve voorwaarden.

Mevrouw Thibaut vindt evenwel dat de respons niet alleen geruststellend moet zijn.

Zij wil graag details over de middelen van de veiligheidsagenten. Men heeft het over spuitbussen en handboeien. In welke omstandigheden mag men die handboeien gebruiken ?

Wat de identiteitscontroles betreft, komt het ontwerp erop neer dat een persoon niet meer het recht heeft te weigeren zijn identiteit bekend te maken, op straffe van vatting. Hoe verantwoordt men die maatregel, aangezien de memorie van toelichting op dat punt geen verklaring biedt ?

Welke zijn de bevoegde diensten om de identiteit van een persoon te verifiëren ?

Zij heeft de indruk dat de tekst als dusdanig geen garantie biedt tegen misbruik.

Wat de macht betreft om personen te vatten, aanvaardt zij wel het idee dat de veiligheid wordt overgelaten aan een interne dienst van het openbaar

en commun. Mais il est par contre surprenant que l'on augmente les heures de rétention puisque, dans le projet de loi, on passe de trente minutes à deux heures et ce, pour permettre à la police d'arriver sur place. Ceci semble témoigner de l'inefficacité de nos services de police. Elle déposera un amendement visant à réduire ce temps de rétention de deux heures à une heure.

Lors du débat à la Chambre, la ministre a déclaré que ce temps de deux heures est cumulatif aux douze heures de rétention par les services de police (article 34, § 4 de la loi du 5 août sur la fonction de police). Or le Conseil d'État ne partage pas cette opinion (doc. Ch. 53-2323/001 p. 29) et estime qu'il doit être précisé dans la loi si ces deux heures s'ajoutent aux douze heures ou pas. Pour garantir que cette mesure reste proportionnée, elle déposera un amendement en ce sens.

La ministre répond que le Comité P est déjà compétent sur la base de la loi actuelle. Il est néanmoins possible d'insérer éventuellement une disposition dans la loi organique du 18 juillet 1991 pour clarifier ce point. Elle demande cependant que cela ne se fasse pas dans le cadre du projet à l'examen.

En ce qui concerne les moyens, la ministre affirme que le projet ne prévoit pas d'autres moyens que ceux qui existent déjà pour les agents de sécurité des sociétés de transports. Il s'agit effectivement du spray et des menottes, des moyens très modérés.

Les raisons de la durée de la rétention sont très simples : sur base de la pratique quotidienne, il est parfois difficile pour les services de police d'être sur place dans les trente minutes. Quand il s'agit de délits graves, il est inacceptable que des personnes puissent être relâchées parce que la police n'a pas pu arriver dans la demi-heure. Elle rappelle que si la police informe l'agent de sécurité qu'elle ne peut pas venir sur place, la personne doit être relâchée.

Le but reste évidemment que la police arrive dans les plus brefs délais. C'est la raison pour laquelle on prévoit des protocoles d'accords entre la police des chemins de fer ou la police locale et les sociétés de transport aux fins de fixer des délais d'intervention les plus courts. Le Conseil d'État n'a pas formulé d'objections quant à ce délai de deux heures lorsqu'il s'agit de comportements délictueux ou criminels ou quand il s'agit d'actions qui mettent gravement en danger la personne même ou d'autres passagers.

Dans le cas d'une personne qui refuse de s'identifier, le délai de rétention est maintenu à trente minutes.

En ce qui concerne le cumul entre la durée de la rétention par les agents de sécurité (deux heures) et la durée de la rétention par la police (douze heures), la ministre confirme que ces délais ne sont pas cumulables et qu'ils s'appliquent séparément.

vervoer. Het is echter verrassend dat men de vattings-tijd verhoogt, aangezien men in het wetsontwerp van dertig minuten naar twee uur gaat om de politie de tijd te geven ter plaatse te komen. Dit lijkt te wijzen op inefficiëntie van de politiediensten. Zij zal een amendement indienen om de vattingsstijd van twee uur terug te brengen naar één uur.

Tijdens het debat in de Kamer heeft de minister verklaard dat die vattingsstijd van twee uur cumulatief is met de twaalf uur hechtenis door de politiediensten (artikel 34, § 4, van de wet van 5 augustus op het politieambt). De Raad van State is het daar niet mee eens (stuk Kamer, nr. 53-2323/001 blz. 29) en vindt dat de wet duidelijk moet stellen of die twee uur opgeteld moeten worden bij de twaalf uur of niet. Om te garanderen dat deze maatregel in verhouding blijft, zal zij een amendement in die zin indienen.

De minister antwoordt dat het Comité P reeds op grond van de huidige wet bevoegd is. Het is wel mogelijk om eventueel een bepaling op te nemen in de toezichtswet van 18 juli 1991 om hierover meer duidelijkheid te verschaffen. Zij vraagt echter dat dit niet in dit ontwerp zou gebeuren.

Wat de middelen betreft, antwoordt de minister dat het ontwerp in geen andere middelen voorziet dan die welke de veiligheidsagenten van de vervoermaatschappijen nu gebruiken. Het gaat om pepperspray en handboeien, heel gematigde middelen dus.

De redenen voor de duur van de vating zijn heel simpel : om praktische redenen is het soms moeilijk voor de politiediensten om binnen dertig minuten ter plaatse te zijn. Wanneer het om ernstige feiten gaat, is het onaanvaardbaar dat de verdachte weer wordt vrijgelaten omdat de politie niet binnen het half uur ter plaatse kon zijn. Zij herinnert eraan dat als de politie de veiligheidsagent meldt dat zij niet ter plaatse kan komen, de verdachte vrijgelaten moet worden.

Het blijft uiteraard de bedoeling dat de politie zo spoedig mogelijk ter plaatse komt. Daarom wordt voorzien in samenwerkingsprotocollen tussen de spoorwegpolitie of de lokale politie en de vervoermaatschappijen teneinde zo kort mogelijke interventietermijnen te bepalen. De Raad van State heeft geen bezwaren geuit tegen deze termijn van twee uur wanneer het strafbare of criminele feiten betreft, of handelingen die de persoon zelf of andere passagiers ernstig in gevaar kunnen brengen.

In het geval van een persoon die weigert zich te identificeren, blijft de vatingstermijn dertig minuten.

Wat betreft het cumuleren van de vatingstermijn door veiligheidsagenten (twee uur) en de vatingstermijn door de politie (twaalf uur), bevestigt de minister dat deze twee termijnen niet cumuleerbaar zijn en dat zij afzonderlijk moeten worden toegepast.

Finalement, la ministre rappelle que l'application de la loi sera évaluée après un an.

IV. DISCUSSION DES ARTICLES

Sur l'article 5 un amendement est déposé par Mme Thibaut (amendement n° 1, Doc Sénat 5-1762/2) visant à apporter les modifications suivantes dans l'article 13.12, § 3, proposé :

1° remplacer les mots « deux heures » à chaque fois par les mots « une heure ».

Le présent projet de loi prolonge, sans le dire, la possibilité de retenir pendant deux heures une personne qui a commis un délit ou un crime selon le droit pénal ou qui a commis une infraction à la réglementation en vigueur sur les transports en commun, mettant ainsi gravement en danger la sécurité des tiers ou la sienne.

Le peu de justifications fournies par le gouvernement donne à penser que cette prolongation s'explique par le fait que la police ne peut arriver dans les trente minutes de rétention prévues actuellement par la loi du 10 avril 1990. Prolonger ce délai de rétention à deux heures reviendrait à dire qu'on accepte que la police mette plus de trente minutes, voire plus d'une heure pour arriver.

Les agents de sécurité ne doivent pas être amenés à pallier les carences policières. D'autant plus qu'il s'agit de priver une personne de sa liberté de mouvement, droit fondamental dans un État comme le nôtre. Il faut plutôt renforcer la collaboration et les protocoles d'accord entre les services de police et les services de sécurité interne aux sociétés publiques de transports en commun. C'est pourquoi, l'auteur de l'amendement propose de ramener le délai de rétention à une heure.

2° insérer un nouvel alinéa, rédigé comme suit : « Si la rétention est suivie d'une privation de liberté d'aller et venir de l'intéressé au sens de l'article 34, § 4, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police ou des articles 1^{er}, 1° et 2° de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, la durée de la rétention est incluse dans la durée maximum de la privation de liberté prévues par les mêmes dispositions. »

Comme l'observe le Conseil d'État, la rétention que peuvent exercer les agents de sécurité sont une application concrète de l'article 1^{er}, 3° de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive. De plus, le Conseil d'État pointe aussi la possibilité des fonctionnaires de police de retenir une personne pendant maximum douze heures lorsque celle-ci

Ten slotte herinnert de minister eraan dat de toepassing van de wet na een jaar geëvalueerd zal worden.

IV. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Mevrouw Thibaut dient een amendement in (amendement nr. 1, Stuk Senaat 5-1762/2) op artikel 5 dat ertoe strekt de volgende wijzigingen aan te brengen in het voorgestelde artikel 13.12, § 3 :

1° de woorden « twee uur » telkens te vervangen door de woorden « één uur ».

Dit wetsvoorstel verlengt, zonder het met zoveel woorden te zeggen, de mogelijkheid om iemand die strafrechtelijk een wanbedrijf of een misdaad heeft begaan of die de op het openbaar vervoer geldende regelgeving heeft overtreden en zijn veiligheid of die van derden ernstig in gevaar heeft gebracht, gedurende twee uur op te houden.

De karige verantwoording van de regering doet bij ons het vermoeden rijzen dat die verlenging wordt ingevoerd omdat de politie niet ter plaatse kan komen binnen de dertig minuten waarin de wet van 10 april 1990 voorziet. Die verlenging tot twee uur zou erop neerkomen dat men aanvaardt dat de politie er langer dan dertig minuten, en zelfs meer dan een uur, over doet om ter plaatse te komen.

De veiligheidsagenten moeten het onvermogen bij de politie niet opvangen, te meer omdat het erom gaat iemand zijn bewegingsvrijheid te ontnemen, een basisrecht in onze rechtsstaat. Veeleer moeten de samenwerking en de protocollen van overeenkomst tussen de politiediensten en de interne veiligheidsdiensten van de openbare vervoersmaatschappijen worden versterkt. Daarom stelt de indiener van het amendement voor de vattingsperiode terug te brengen tot 1 uur.

2° een nieuw lid invoegen luidende : « Indien de vating wordt gevolgd door een vrijheidsbeneming van de betrokkene in de zin van artikel 34, § 4, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt of de artikelen 1, 1° en 2° van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis, dan wordt de duur van de vating meegerekend in de maximumduur van de vrijheidsbeneming waarin die bepalingen voorzien. »

De Raad van State merkt op dat de vating door de veiligheidsagenten een concrete toepassing is van artikel 1, 3° van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis. Bovendien stipt de Raad van State ook aan dat politieambtenaren iemand maximum twaalf uur kunnen ophouden wanneer laatstgenoemde weigert het bewijs van zijn identiteit te leveren,

refuse de décliner son identité, conformément à l'article 34, § 4, de la loi du 5 août 1992.

Le Conseil d'État conclut qu'inclure la durée de la rétention dans la durée maximum des privation de liberté prévues par ces législations rend le dispositif de la rétention par les agents de sécurité des sociétés publiques de transports en commun d'avantage proportionnel.

Cet amendement est rejeté par 8 voix contre 1.

Les autres articles ne donnent lieu à aucune observation.

V. VOTE SUR L'ENSEMBLE

L'ensemble des articles est adopté par 8 voix et 1 abstention.

*
* *

Confiance a été faite à la rapporteuse pour un rapport oral en séance plénière.

La rapporteuse,
Fatma PEHLIVAN.

Le président,
Philippe MOUREAUX

overeenkomstig artikel 34, §4, van de wet van 5 augustus 1992.

De Raad van State besluit dat wanneer de duur van de vating meegerekend wordt bij de maximumduur van vrijheidsbeneming waarin die wetten voorzien, de proportionaliteit van het dispositief van de vating door veiligheidsagenten van de openbare vervoersmaatschappijen in toenemende mate wordt gewaarborgd.

Dit amendement wordt verworpen met 8 stemmen tegen 1 stem.

Er zijn geen opmerkingen over de overige artikelen.

V. STEMMING OVER HET GEHEEL

De artikelen worden in hun geheel aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding.

*
* *

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het uitbrengen van een mondeling verslag in plenaire vergadering.

De rapporteur,
Fatma PEHLIVAN.

De voorzitter,
Philippe MOUREAUX.