

Hoofdstuk 2

Dossiervoorbeeld transportsector

Inleiding

In dit dossier mensenhandel werden Poolse werknemers economisch uitgebuit via detachingscarrouzels in de transportsector, met de onopzettelijke doodslag van twee arbeidskrachten als gevolg. Het ging om een bijzonder lange procedure: het dossier werd in 2012 opgestart en de definitieve uitspraak door het hof van beroep van Gent viel pas op 20 januari 2022.¹⁸⁰ Enerzijds viel dat lange tijdsinterval te wijten aan de coronapandemie. Anderzijds werden door de verdediging alle mogelijke juridische procedures uitgeput. Het verzoek tot cassatieberoep werd in januari 2023 afgewezen.

Zes beklagden, waaronder de Belgische hoofdbeklaagde met zijn transportfirma en bijbehorende vennootschappen, werden voor diverse tenlasteleggingen vervolgd. De meeste beklagden werden veroordeeld voor mensenhandel maar ook voor andere feiten, zoals inbreuken op de sociale wetgeving, huisjesmelkerij, onopzettelijke brandstichting en onopzettelijke doodslag.

1. Structuur van het netwerk

Het transportbedrijf bestond uit een netwerk van diverse vennootschappen in België en in Polen, die in werkelijkheid louter waren opgericht om activiteiten in en vanuit België te ontplooiën en tegelijkertijd frauduleus aan de toepassing van de Belgische wet te ontsnappen. De Belgische hoofdbeklaagde was verantwoordelijk voor het dagelijkse beheer en leidde

de operaties en exploitaties van het bedrijf vanuit de zetel in West-Vlaanderen.

De Poolse werknemers hadden verschillende functies, namelijk chauffeur, mecaniciens en pallethersteller. Hun tewerkstelling gebeurde puur met de bedoeling om aan gunstigere loon- en arbeidsvoorwaarden te kunnen werken en niet onderworpen te zijn aan het socialezekerheidsrecht in België, en de bijdrageplicht van dien. Voor veel werknemers werd er ook geen Dimona-aangifte gedaan en/of konden ze geen detachingsdocumenten voorleggen.

Zowel de hoofdbesturen als de hoofdvestigingen van de Poolse en de Belgische vennootschappen werden vanuit België geleid. Er was sprake van een postbusfirma in Polen; er werden geen activiteiten verricht op dat adres. Dit zijn indicaties dat een bewust opgezette carousel van detacheringen werd aangetroffen, onder het mom van gelijktijdige tewerkstelling in België en in Polen. Dezelfde werknemers bleken door opeenvolgende Poolse ondernemingen in België tewerkgesteld te zijn. Steeds gebeurde deze tewerkstelling op dezelfde plek in West-Vlaanderen met ook stevast dezelfde baas, namelijk de zesde beklagde. De betrokkenen werkten nooit daadwerkelijk in Polen, enkel en alleen in België. Uiteindelijk kwam men tot een systeem waarbij de Poolse werknemers zelf niet meer wisten voor welke firma zij eigenlijk werkten. De zogenaamde Poolse onderaannemer fungeerde in werkelijkheid dus louter als een doorgeefluik van goedkoop personeel om in en vanuit België tewerkgesteld te worden. Bijgevolg kwam dat personeel onder rechtstreeks gezag te staan van de Belgische klant.

¹⁸⁰ Gent, 20 januari 2022, 3e k. en Corr. West Vlaanderen, afdeling Brugge, 27 november 2020, k. B17. Zie Myria, *Jaarverslag Mensenhandel en mensensmokkel 2022, Gebonden door schuld*, pp. 82-84 en de website van Myria (rechtspraak).

2. Opstart van het onderzoek

a. | Start van het onderzoek

Op 1 april 2012 rukte de lokale brandweer uit naar een loods in West-Vlaanderen naar aanleiding van een melding van brandstichting. Opvallend was dat de eigenaar van de loods, de eerste beklagde binnen dit dossier, niet rechtstreeks naar de politie had gebeld. Hij belde eerst naar een bevriende brandweerman om te vragen wat hij moest doen. Al snel konden de deskundigen vaststellen dat er geen vermoeden van kwaad opzet was. Deze feiten leidden tot de start van het onderzoek.

Voor zover de gemeente wist, was deze loods louter een werkplaats. Uit onderzoek bleek die evenwel niet alleen ingericht te zijn als opberghok voor vrachtwagenzeilen en als kaasmakerij, maar ook als een slaappleaats voor zestien personen. De personen die in de loods verbleven waren Poolse werknemers voor het transportbedrijf.

Tijdens de brand verbleven er acht werknemers (chauffeurs, mecaniciens, palletherstellers) en een bezoeker op de benedenverdieping. Twee Poolse werknemers stierven, twee raakten zwaargewond, twee lichtgewond en de anderen bleven ongedeerd. De specifieke oorzaak van de brand kon niet worden achterhaald. Mogelijke verklaringen waren een defect aan de elektrische installatie, een brandende sigaret of een slecht opgesteld verwarmingstoestel.

Ook werd er vaststelling gedaan van huisjesmelkerij. Het transportbedrijf had misbruik gemaakt van de kwetsbare situatie van de Poolse werknemers door de loods aan hen ter beschikking te stellen als slaapkamer, en zo een abnormaal profijt te realiseren. De gemeente had geen vergunning gegeven om de werkplaats om te bouwen tot een woning.

Een drietal jaar later werd er een voertuig op de A3 richting Brussel aan de kant gezet door de politiediensten. Het voertuig trok de aandacht door zijn gelede, tweedelige structuur en door de kleuren van de Belgische vennootschap. Uit onderzoek bleek dat de betrokkene zich al zeven weken in zijn voertuig bevond en dat hij 48 euro per dag kreeg. Hoewel de feiten in dit dossier van sociale dumping in Verviers plaatsvonden, konden die worden gelinkt aan het transportbedrijf op basis van internetopzoeken. Deze feiten bevestigden het vermoeden dat de firma een onderliggende carrousel van frauduleuze detachering verdoezelde.

b. | Voorafgaand aan de feiten

Voor de start van het onderzoek waren er al vermoedens van een frauduleus netwerk en preciaire werkomstandigheden. Dat blijkt uit de bestuurlijke handeling die werd gesteld vóór de brand in de loods. Begin 2012 stelde de gemeentesecretaris immers een huisvestingsambtenaar aan om een kwaliteitsonderzoek te verrichten naar aanleiding van een vermoeden van overbezetting van het pand door buitenlandse werknemers. De aanwezige ambtenaren hadden geen toestemming gekregen van de bewoners om het pand te betreden en hadden geen wettelijke basis om een huiszoeking te verrichten, waardoor ze hun controle niet konden uitvoeren. Het transportbedrijf kon zijn activiteiten dus voortzetten zonder dat er bestuurlijke maatregelen werden opgelegd.

Het transportbedrijf kon geen beroep doen op dwaling aangezien ze voorafgaand aan de feiten actief handelingen hadden gesteld om tot kennis te komen. In 2005 had het bedrijf zich geïnformeerd bij een consultancybureau over de mogelijkheid om te werken met buitenlandse onderaannemers en over de modaliteiten van gratis huisvesting en de lonen van de Poolse arbeiders. Daardoor werd de betrokken *legal expert* van het consultancybureau later in het onderzoek verhoord als getuige.

Daarnaast werd er in 2008 door een ander consultancybureau een audit uitgevoerd waarbij ernstige problemen werden vastgesteld. In het verslag werden die als volgt omschreven: "Zware afwijkingen: er worden geen systematische, geregelde controles gepland noch uitgevoerd bij de chauffeurs (staat van het voertuig, volledigheid van de uitrusting, beschikbaarheid van persoonlijke documenten en boorddocumenten)." In de audit werden daarop corrigerende maatregelen vereist. Als reactie voerde de firma een checklist in die door de chauffeurs moest worden ingevuld en jaarlijks per vrachtwagen moest worden gecontroleerd. Deze checklist bestaat uit vier luiken: onderhoud, veiligheid, documenten en kaarten. Het aspect documenten werd gecontroleerd door een kwaliteitsverantwoordelijke door middel van een steekproefsgewijze controle. Sinds deze controles midden november opgestart zijn, werden er al een veertigtal trekkers op een totaal van 104 gecontroleerd. Daarbij kwamen zowel de Belgische als de Poolse vrachtwagens aan bod. Door deze feiten kan Myria vaststellen dat het wel degelijk mogelijk is om bepaalde controlesystemen te ontwikkelen in het kader van zelfregulering, zodat de opdrachtgever achteraf niet meer kan ontkennen dat hij op de hoogte was van de mistoestanden.

c. | Gerechtig onderzoek

Kort na de brand werd er een onderzoeksrechter gevorderd. Het onderzoek was gebaseerd op internetopzoeken, een buurtonderzoek, een rogatoire commissie, huiszoekingen en allerlei verhoren. Allereerst werd het internet gebruikt om opzoeken te verrichten en zo de verschillende frauduleuze vennootschappen met elkaar in verband te brengen.

In het beginstadium van het onderzoek werd er een buurtonderzoek gevorderd dat veel informatie opleverde over de leefomstandigheden binnen de loods. Voor de buurtbewoners viel het op dat de loods gefrequenteerd werd door verschillende mensen van vreemde origine, vermoedelijk Polen. Er stonden allerlei wagens met Poolse nummerplaten voor het pand. De drukste momenten waren 's morgens, 's middags en 's avonds, wat de werkuren van de Poolse werknemers bevestigde. Het laatste halfjaar was er veel meer passage dan voordien. De poorten van het pand bleven permanent open en het licht brandde steeds. Opmerkelijk was dat de buurtbewoners benadrukten dat de Polen nooit voor overlast zorgden.

Verschillende databanken werden doorzocht. De mailboxen van allerlei computers die toebehoorden aan het transportbedrijf werden uitgelezen. De meeste werknemers gaven aan dat hun contacten met de firma verliepen via telefoon, per e-mail of met de post. Verlengingen of aanpassingen van arbeidsovereenkomsten gebeurden via de post of werden zelfs gefaxt naar het kantoor van het transportbedrijf. Door de computerbestanden te controleren, kon er worden aangetoond dat het dagdagelijkse beheer, de exploitatie en de operaties van de vennootschappen gebeurden door de Belgische hoofdbeklaagde en werden geleid vanuit de zetel in West-Vlaanderen.

Er vond een overleg plaats tussen de onderzoeksrechter, de federale gerechtelijke politie (FGP) en de verschillende inspectiediensten over het verdere verloop van het onderzoek en over afspraken met betrekking tot de rolverdelingen. Er was dus sprake van een geïntegreerde aanpak waarbij de verschillende organen werden betrokken. In het kader van het gerechtelijk onderzoek werden er eveneens huiszoekingen verricht. Daarbij werden onder meer de loonlijsten van al het personeel dat werkzaam was voor het transportbedrijf, inschrijvingsbewijzen voor Poolse voertuigen, ... in beslag genomen.

Daarnaast hadden de Belgische inspectie- en politiediensten in 2012 via een rogatoire commissie verschillende rechtshandelingen gevraagd aan de Poolse

overheid. Er werden diverse huiszoekingen verricht en verhoren afgenomen bij de Poolse werknemers. "Het is een hondenleven. Ik kan me niet permitteren om eens in een hotel te overnachten of een maaltijd te nuttigen in een restaurant. Ik moet een gezin onderhouden", verklaarde een Poolse chauffeur die was tewerkgesteld bij het transportbedrijf. De verhoren die bij de Poolse werknemers werden afgenomen bevestigden hun precare leefomstandigheden.

d. | Financieel onderzoek

Het transportbedrijf was uit op winstmaximalisatie door het aanwerven van Poolse werknemers aan minimumtarieven. Het financieel onderzoek wijst uit dat het bedrijf zich aan de Belgische loon- en arbeidsvoorwaarden en de socialezekerheidswetgeving wist te onttrekken en zo een voordeel kon behalen op de concurrentie.

De dienst Toezicht op de Sociale Wetten (TSW) speelde een belangrijke rol binnen dit onderzoek. TSW legde een uitvoerig onderzoeksverslag voor, onder meer over de vermogensvoordelen van de beklaagden ten aanzien van alle werknemers. Daarbij werden er maar twee arbeidsovereenkomsten van vrachtwagenbestuurders teruggevonden. Nochtans werden de arbeidsovereenkomsten van alle werknemers meerdere malen opgevraagd door de FGP. In deze overeenkomsten werd het Poolse minimummaandloon vermeld met daarbovenop een eventuele premie die onder meer afhankelijk was van de kwaliteit van hun werk. Een Poolse chauffeur verklaarde daarover: "Niemand weet hoe die premie berekend wordt". De chauffeurs werden niet betaald voor hun overuren. Ze kregen dus telkens het minimumloon zonder enige vergoeding voor wachttijden. In 2006 verdienden deze Poolse chauffeurs dus gemiddeld 1,44 euro bruto per uur. Daarbovenop ontvingen ze nog een dagvergoeding van 46 euro die op een andere rekening werd uitbetaald.

De Poolse werknemers zaten in een werkregime waarbij ze gemiddeld vier weken werkten, gevolgd door twee rustweken in Polen. Uit onderzoek blijkt dat van deze regeling heel sterk werd afgeweken en dat niet alle werknemers verder werden uitbetaald tijdens hun rustweken in Polen.

In het kader van het financieel onderzoek werden ook de jaarbalansen van de verschillende betrokken firma's opgevraagd en onderzocht.

Uiteindelijk werd er in beroep een bedrag van 924.000 euro verbeurdverklaard.

3. Slachtofferanalyse

Het arbeidsauditoraat heeft de vijf Poolse werknemers in de loods als slachtoffers van mensenhandel beschouwd omwille van de preciaire omstandigheden die aanleiding hebben gegeven tot de brand. Daarnaast waren er ook nog meerdere andere Poolse werknemers tewerkgesteld binnen het bedrijf die schade hebben geleden.

De vijf slachtoffers van mensenhandel werden op een erbarmelijke manier gehuisvest in de loods. Iedereen wandelde er binnen en buiten. De deuren waren altijd open. Het licht brandde de hele dag door. De sanitaire voorzieningen waren bijzonder rudimentair. Voor zestien personen was er maar één sanitair blok met één douche, één toilet, één lavabo en twee wasmachines. De infrastructuur van de loods was niet brandveilig. Toen de brand was uitgebroken, konden de Polen geen kant meer op. Zij sliepen in een kamer met drie bedden zonder rechtstreekse uitgang. Aangezien er geen controle was uitgevoerd door de brandweer en de overheid geen vergunning had verleend om de loods om te bouwen tot een woonplaats, hoefde het niet te verbazen dat er in het transportbedrijf slachtoffers zijn gevallen.

Meerdere Poolse werknemers kregen bijzonder lage lonen. Zo verklaarde een mecanicien maandelijks 465 euro te verdienen. Uit de administratie bleek dat een van de chauffeurs gemiddeld een bruto maandloon had van 363,17 euro. Ook werd er door enkele Poolse werknemers verklaard dat zij in cash werden uitbetaald. Die lage lonen moesten worden gecompenseerd door huisvesting en voedselvoorziening. Zoals hierboven vermeld, voldeden de erbarmelijke woonomstandigheden evenwel niet aan de normen. Ook kunnen er vragen worden gesteld bij de voedselvoorziening. Hoewel de firma beweert dat ze voldoende voedsel verstrekke aan haar werknemers, blijkt uit het onderzoek dat de werknemers zelf hun eten meenamen uit Polen en de buurtbewoners soms voedsel brachten.

Daarbovenop moesten de Poolse werknemers terugkeren naar Polen indien zij medische verzorging nodig hadden. "Ik ben van plan om morgen naar Polen te vertrekken. Ik heb dringend verzorging nodig voor mijn brandwonden. Ik laat me in Polen verzorgen omdat ik daar verzekerd ben en anders hier alles zelf dien te betalen." Dat verklaarde een van de Poolse slachtoffers die brandwonden had opgelopen tijdens de brand in de loods, waarvoor de hoofdbeklaagde als werkgever verantwoordelijk was.

Tot slot moesten de werknemers die verbleven in de loods zelf voor verwarming zorgen. Zij hebben aangegeven dat ze zelf hun elektrische installatie zijn gaan kopen om de loods te verwarmen in de winter.

De werknemers bevonden zich in beroerde omstandigheden op sociaal vlak en op verblijfsvlak. Ze moesten bijzonder lange werkdagen presteren (meer dan 65 uur per week, zes dagen per week) zonder compensatie en voor een ontoereikend loon.

Uiteindelijk hebben drie actoren zich burgerlijke partij gesteld tijdens het proces. Het ging om de moeder van een van de overleden mecaniciens, Myria en een intercommunale voor gas en elektriciteit.